

# せんきよう

2004

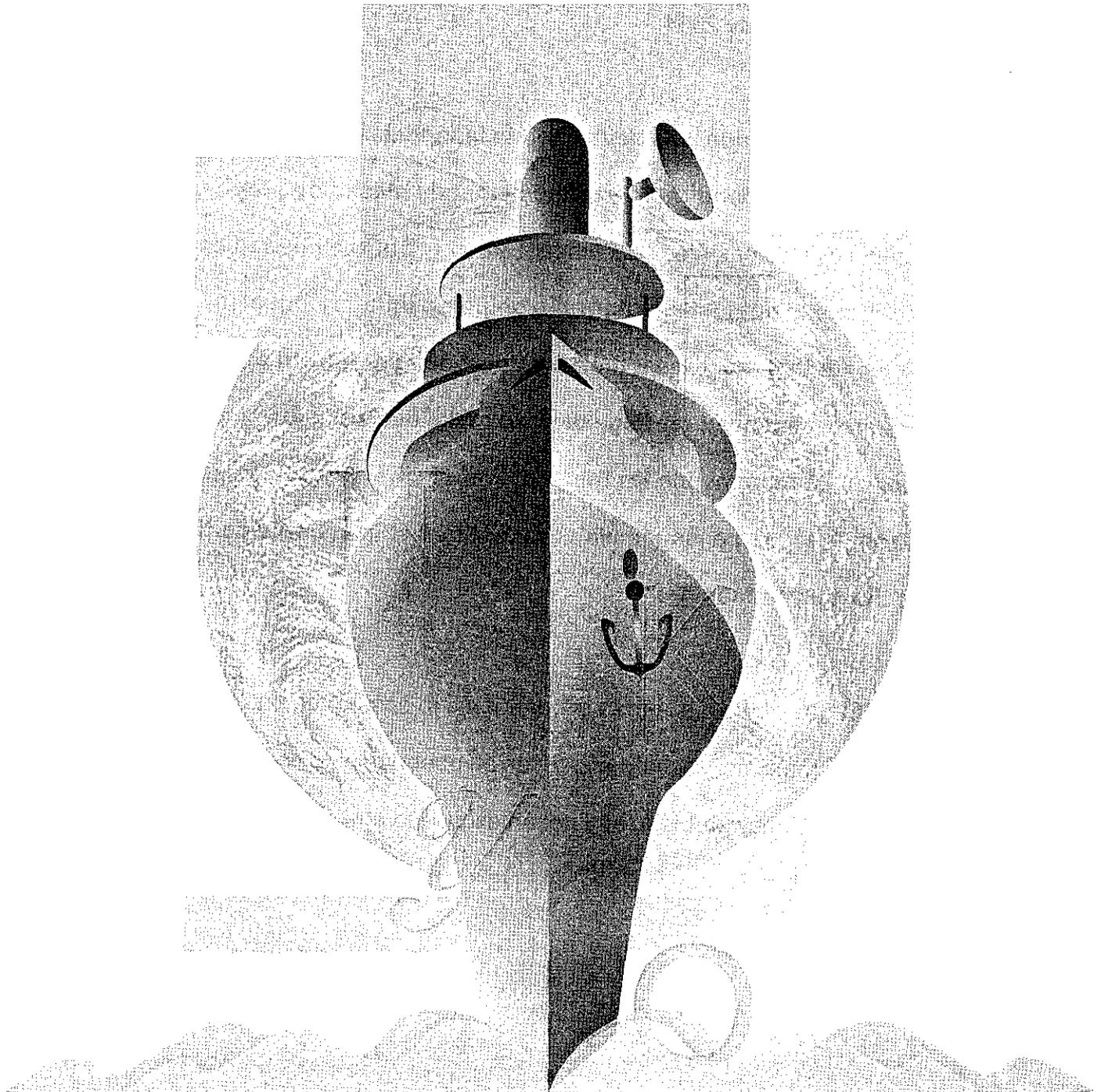
12

社団法人 日本船主協会

●No.533●

SHIPPING FLASH

シンプルかつ効率的な組織を目指して  
—当協会の組織改革について—



# せんきょう

# 12

December 2004

## C O N T E N T S

<b>■巻頭言</b>	1
外国人船員問題への取組み「より踏み込んだ対応体制」 日本船主協会 副会長 川崎汽船株式会社代表取締役社長 崎長保英	
<b>■特別欄</b>	2
“2004年の海運市況を振り返って” 株式会社商船三井 営業調査室長 蛸原公一郎	
<b>■2004年 海運界10大ニュース</b>	4
<b>■ SHIPPING フォーラム</b>	6
1. シンプルかつ効率的な組織を目指して —当協会の組織改革について— 2. 当協会とデンマーク船主協会の首脳が当面の諸問題 について活発な意見交換 —日本・デンマーク海運セミナー—	
<b>■海運ニュース</b>	13
<b>■国際会議レポート</b>	13
1. 海賊問題、マ・シ海峡の責任分担問題等について議論 —アジア船主フォーラム航行安全および環境委員会第11回中間会合の様様— 2. 船員に関する共通議題についてアジアの船主間で活発な意見交換 —アジア船主フォーラム(ASF)船員委員会第10回中間会合の様様—	
<b>■内外情報</b>	18
1. 船員派遣事業者の審査手順の検討進む —改正された船員職業安定法における船員派遣事業について— 2. 船員法の改正作業進む —改正により時間外労働に関する労使協定の締結が必要— 3. 海運関係分野の規制改革要望を提出 —16年11月集中受付月間での要望— 4. 第二船籍制度創設に向け、3回目の特区提案を提出 —2004年11月、第6次構造改革特区提案— 5. 5,000DWT以上のシングルハルトンカーの使用期限を2015年まで延長 —第4回「タンカーのダブルハル化促進に関する検討会」について—	
<b>■九州便り</b>	28
海運日誌(11月) 30      海運統計 35 船協だより 32      編集雑感 39	
<b>■囲み記事</b>	
・船社/荷主業界が定航海運を巡る諸問題に関し前向きに対話	27
・日・ASEAN 船員政策専門家レセプションの開催	31
・第3回 JSA-KSA Cup サッカー大会開催される	34

## 外国人船員問題への取組み 「より踏み込んだ対応体制」

日本船主協会 副会長 崎長保英  
川崎汽船株式会社代表取締役社長



昨年7月に外国人船員問題タスクフォースが結成され、本年3月の同タスクフォースの解散までの間に、この問題への踏み込んだ対応が如何にあるべきかの検討が行なわれた。この過程を今一度振り返り、来る課題への取組みの一助としたい。

タスクフォースが結成された昨年7月の時点では、日本船主は日本商船隊に乗組む外国人船員賃金に関する2004年1月以降のベンチマークの100ドルの値上げ問題に直面していた。100ドルのベンチマークの値上げは、日本船主全体では約50億円のコスト負担の増加を意味し、他人任せにはできない船主経済上の大きな問題であった。

当協会では従来外国人船員問題への不関与の姿勢を2001年から「緩やかな関与」へと方針を変え、更にタスクフォースのタスクは「より踏み込んだ対応体制」の検討ではあったものの、既に現実の大きな問題が目前に迫っていたわけである。

このような状況のなかで、タスクフォースは次の取組みを行なった。第1に日本船主の主要な船員供給国であるフィリピンにミッションを送り、船員供給国としてのニーズに直に接することにした。第2に昨年9月から開始されたIBF交渉に船社側の人材を送り込んだ。結果として、ITFと対峙

する雇用者側交渉団（JNG）の基本的な考え方は、日本船主協会が唱える原則（①船員の賃金は船員居住国の物価水準に見合うものであること。②労働協約は船員の出身国組合と雇用者の間で交渉されるものであること。③ITFによるFOCキャンペーンおよび他政策を容認しないこと）に一致していることが確認できた。第3に今後の交渉体制の構築に向けて、JNGのメンバーである国船協との関係強化に取り組んだ。前述の通り、他人任せにできない一大事を乗り切るための選択肢はいくつかあったものの、結果的には日本船社も参加した新たな国際船員労務協会が交渉を担い、日本船主協会は政策を担当するとの大まかな整理を行い、当協会および会員各社は外国人船員問題に取り組むこととした。

2006年以降の賃金交渉は来年から本格的にスタートする。既にJNGメンバーによる水面下の勢力争いやインパクトのある値上げの要求が出てくるであろうことも聞こえてくる。船員供給国の事情に基づいた適正な賃金・労働条件等の決定に向けて、適切かつより踏み込んだ姿勢を取ることが、日本船主協会および会員各社に期待されるいわば大きな転換点の年であったと認識している。

# “2004年の海運市況を振り返って”

株式会社商船三井 営業調査室長 蛭原 公一郎

2004年の外航海運市況を振り返ると、コンテナ、ドライバルク、タンカーの主要三分野のいずれにおいても従来に無いほどの市況高騰が起り、更に今後とも長期間にわたって市況水準は高原状態で推移すると思われる状態となったことを最大のポイントとして挙げたいと思う。

コンテナ輸送の需要拡大は楽観的な予想すら上回り、アジア発の東西航路では年率15%を超える荷動き増となった。北米向けについては、最近数年間にわたって荷動きの筆頭を占めている住宅関連貨物に加えて薄型テレビなどの新商品に向けて消費が底堅く、また、欧州はユーロ高に加えて今後はEU拡大の経済効果が効きだし、まずは低価格商品の消費が伸びると想像するとアジア製品の市場が拡大すると思われ、2ケタ台の荷動きの伸びはしばらく続くであろう。今後数年間にわたり高水準の船腹供給が予定されているが、強い荷動きに吸収され需給が急速に緩むことは無さそうである。発展途上国の経済不振の影響で長年にわたって伸び悩んでいた南北航路の荷動きも急速に拡大し採算が改善されたことも、かつては好業績といわれた年であっても航路別採算はまだら模様であったことと比べると大きな違いである。

製品貿易の拡大によってアジア発航路での大型コンテナ船大量投入となり、中国をはじめとする

アジア各国の港湾整備も旺盛な投資によってコンテナターミナルなどの整備が急速に進み、反動で日本の主要港の斜陽化が懸念される事態となった。

一方、港湾インフラが荷動きに追いつかない状況が欧米で顕在化してきた。南カリフォルニアでは突然に取扱能力の限界という問題が突きつけられた形となったが、ターミナル能力、鉄道の輸送能力といった施設、要員の不足に加え、環境規制もあり、インフラ問題の速やかな解決は期待しにくい。今後数年間、ピーク・シーズンにおいてはインフラ制約が船舶の航海日数を伸ばし、スペース供給量の伸びを抑える結果になるので、コンテナ・サービスの需給の緩和を更に先送りすることになると思われる。

各分野とも現象的には中国景気が目下の市況の原因だが、背景にはやはり米国を始め先進国諸国の経済の変質がある。米国では現職ブッシュ大統領が再選され、9・11テロ以降の財政支出拡大から反転して経常収支の改善を目指した政策への変更が必要と指摘されているが、米国経済の第三次産業依存の進行は海外への生産移転と輸入商品への依存度の上昇を引き続き高めると考えると、消費財の輸入増加という基調は変わらないだろう。

中国経済は景気抑制政策が採られており景気の冷え込みが心配されたが、最近発表された統計が

らは依然として高い成長水準が続いていることが観察される。今年初めの頃のバブル経済的状况から考えれば当然で必要なことであったと思われる。程度問題ではあるがいくらか経済の成長ペースが落ちたとしても、依然として世界で最も高い成長水準であることに変わりはない。国内の経済格差が拡大し社会不安が懸念されるが、解消のためには今後は内陸や東北での経済発展が必要であり、成長への投資は今後とも高い水準で継続されよう。

2003年にゴールドマン・サックスが発表した調査レポートによって“BRICs”と言う呼び名が世間に広まったが、2004年は中国に加えてロシアが国際経済のなかで目立つ存在として再登場してきた年として記憶されるだろう。先行した中国、あるいはエネルギー資源国ロシアほどではないが、ブラジルはひところの経済不振を脱しつつあるようであり、インドも新政権のもとで従来よりも開放的な経済運営を進めるのではないかと期待される。

バルカーの滞船はいったん緩和したが、再び混雑してきた。需要の増加に対応して生産国では生産、流通の両面で能力増強投資が行われているが、なかでも輸送インフラが急増する需要に追いつくにはまだまだ時間が掛かりそうである。滞船が解消されれば需給ギャップは当然緩和されるが、それでもタイトな状態は続く。

タンカー市況は、米国と東アジアの石油需要拡大を背景に高い水準で乱高下した。米国は国内生産がなだらかに減少しており、輸入依存を強めている。中国は新規の油田開発にも取り組んでいるが国内消費の増加に追いつくほどの産出増は期待できそうも無い。本来、もともとは純輸出国であったインドネシアが純輸入国に転じるなど、海上輸送需要が伸びている。原油の調達先が中東のみならず西アフリカなどの遠方へ拡がり海上輸送需

要を押し上げている。近距離資源であるサハリン・プロジェクトで石油生産も本格化することは国民経済としては朗報だが、当面は海上輸送需要に大きな影響を与えるほどではない。シベリア原油を太平洋パイプライン経由で日本海側へ輸送する方向へ進んでいるようだが、肝心の東シベリアでの油田開発の状況も不透明であり、東アジア諸国は当分の間、中東などからの海上輸送に依存せざるを得ない。

コンテナ船、バルカー、タンカー、さらにはLNG船とどの分野でも大型船への需要が高まっているのに対し、1990年代後半の韓国の造船設備拡張以降、世界の大型船の建造設備は増えていない。中国での拡張が実際に生産に反映されるのは2015年に向けて実現すると言われている。コンテナ、資源輸送ともに大型船が主役となったマーケット状況だが建造能力の不足で輸送能力の供給面でボトルネックを生じている。造船業界の手持工事量は海運の好況を受けて4年分に達すると言われる程の大量の受注残を抱えるほどに増加した。受注残の更なる増加が起きると流石に将来の供給圧力が懸念されるが、竣工までのリード・タイムの長さから目先の海運市況に供給圧力として働く状況とはなっていない。

以上のような環境の観察からは2005年も市況は堅調に推移するであろうと結論付けたい。

# 2004年 海運界10大ニュース

## 1. 外航海運各社は大幅な増益を達成

2004年9月中間決算では、堅調な荷況と運賃回復のもと外航海運各社は増収となり、燃料費および用船料の高騰や海外諸港における船混みに伴うコスト増などの収益圧迫要因はあったものの、継続的かつ大幅なコスト削減が奏功し、軒並み大幅な増益となった。大手3社はコンテナ・ドライバルク・タンカーの全部門で増収となり、経常ベースで2期連続の最高益を達成した。

## 2. 水先制度の抜本改革が進む

2003年10月の当協会の水先制度抜本改革の申し入れを受け、国土交通省は、およそ半世紀ぶりに水先制度の抜本的な見直しを行うこととし、本年3月、「水先制度のあり方に関する懇談会（座長：杉山武彦一橋大学学長（当時：副学長）」を設置した。同懇談会では、①水先区・強制対象船舶の範囲のあり方、②水先人免許制度・水先人の養成・懲戒等、③水先人会・水先業務の運営のあり方、④水先に関する国の関与のあり方など全般的な議論が行われており、本年度中に取りまとめが行われる。

## 3. 外航海運政策推進検討会議の設置

国土交通省海事局および当協会は、本年6月、「外航海運政策推進検討会議」を設置し、海運税制、第二船籍制度等を含む諸課題について検討を行った。

今後、国民経済に対する外航海運産業の貢献等についてさらに議論を深め、早期に取りまと

める方向にある。

## 4. 当協会の組織改革を決定

当協会は、2003年にタスクフォース等を設置し海運業界の構造改革を強力に推進してきたが、その中の課題の1つである当協会の組織改革について、本年11月、その概要をとりまとめた。

この改革には、シンプルかつ効率的な組織等を目指し、理事を始めとする役員等員数の削減、常設委員会の統合、事務局組織の見直しなどが盛り込まれている。事務局本部組織は2005年1月に再編されるなど、できるところから順次実施され、2005年4月（もしくは6月の通常総会時）に完全実施する予定。

## 5. 船員をめぐる諸問題に新たな展開

国際船員問題タスクフォースでの検討結果に基づき、日本商船隊に乗組む外国人船員の労働協約交渉への関与のあり方については、当協会は「政策」を、当協会の会員会社も加盟して改組された国際船員労務協会は「交渉」を担当することで、夫々の役割を明確にし、日本側として一枚岩となって取り組んで行くこととなった。

一方、常用雇用型の船員派遣事業の創設等を盛込んだ船員職業安定法の改正が本年の通常国会で成立した。これにより、2005年4月1日以降、一定の基準を満たす船舶管理会社等は許可を受けて船員派遣事業を営むことが可能になるとともに、同事業の許可を受けることにより、日本籍船を所有しない場合であっても外国籍船に配乗される日本人船員に対して船員保険が適

用されることとなった。

## 6. 海事保安に関する ISPS コードが発効

2001年9月に発生した米国同時多発テロ事件を契機として検討されてきた、海事分野における国際的なテロ防止対策のための SOLAS 条約第Ⅻ章の改正および ISPS コード（船舶および港湾施設の国際保安コード）が本年7月1日に発効した。

また、国内においても「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」として同日施行された。

同コードの実施に伴い、船舶への備付けが義務付けられている国際船舶保安証書のパナマ政府からの発給遅延や、諸外国の港湾当局による不当な入港拒否・拘留等が発生しないか懸念されたが、大きな混乱が生じることはなかった。

## 7. 海上運送事業活性化3法が成立。一方、燃料油の高騰が内航海運事業者の経営状態に影響を及ぼす

「次世代内航海運ビジョン」を踏まえ、内航海運業に係る参入規制の緩和、事業区分の廃止、乗組員の労働時間規制の見直し等を内容とした内航海運業法、船員職業安定法および船員法の改正を一括して行う「海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律」が成立した。一方、運航コストの過半数を占める燃料油価格が10数年来の高騰に見舞われ、内航海運事業者にとってこれまで以上に厳しい経営状況が強いられている。

## 8. 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度見直しの動きが広がる

外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度

はこれまで日米欧をはじめ世界的に広く認められてきたが、2003年以降これを見直す動きがいくつかの国・地域で顕在化している。

特に、欧州(EU)および豪州においては本年10月、現行制度の原則廃止を提案する報告案が公表され、何れも2005年中には結論が出される見込みである。一方、我が国でも本年5月に産官学による委員会が発足し、船社間協定に関する分析を行っている。

当協会は、従来同様、現行制度維持を求める立場から対応している。

## 9. 国民保護法が施行、内航海運業者も指定公共機関に選定

2003年に成立した武力攻撃事態対処法をはじめとする、いわゆる有事関連三法を受けて、国民保護法をはじめとする個別7法が本年の通常国会で成立した。

海運業界からは内航海運事業者16社が、避難住民および緊急物資の運送等の役割を担う指定公共機関として選定された。

## 10. スーパー中枢港湾指定される

「スーパー中枢港湾選定委員会(委員長:水口弘一中小企業公庫総裁、当協会委員:平野裕司港湾物流委員長)」における5回にわたる審議を受けて、本年7月23日、国土交通省は京浜港(東京港、横浜港)、阪神港(大阪港、神戸港)および伊勢湾(名古屋港、四日市港)をスーパー中枢港湾として指定した。

これを受けスーパー中枢港湾においては、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等に向けた社会実験を開始した。



## 1. シンプルかつ効率的な組織を目指して —当協会の組織改革について—

昨年6月の当協会通常総会において、草刈会長より当協会が取り組むべき課題の一つとして、“当協会の運営方法、財政基盤、そしてそのための最低必要な組織体制はどうあるべきかを総点検し、その結果に基づく改革を直ちに実行に移す”との方針が示された。これを受けて「船協組織改革タスクフォース」(座長：当時太田飯野海運社長、現在宮原日本郵船社長)を立ち上げ、“船協業務・組織体制を見直し、自前の協会運営(即ち日本海運振興会の補助金に依存しない協会運営)”を目指すこととし、その実現に向けて検討を開始した。その後昨年10月に、当協会は港湾の高コスト構造を是正するため、特別会費制度の廃止を含む水先制度の抜本改革の申し入れを国土交通省に行ったが、まず自らの襟を正すべく、平成16年度より日本海運振興会からの補助金を辞退することとした。同補助金は、当協会の15年度予算13億円のうちの約4億円を占めていたため同額の大幅な事業費等の削減が必要となったが、16年度の予算について同タスクフォースで検討を重ねた結果、「海のシンフォニーファミリーコンサート」等の広報事業や、各種調査研究事業などの廃止・縮小による事業費

の大幅削減や管理費・人件費の見直しを行い、15年度に比し約4億2,000万円削減する予算案を作成した。同案は本年6月の通常総会で承認され、16年度は同予算の下に運営されることとなった。

同予算案の作成作業終了後、引き続き当協会の組織の合理化に取り組むため、本年4月に「船協組織に関する検討会」(座長：当時芦田商船三井副社長、現在宮原日本郵船社長)をあらたに立ち上げ、“①シンプルかつ効率的な組織、②会員に対して質のよいサービスを提供できる組織、③国際問題に十分対応可能な組織”を念頭に置き、以降10数回に亘り鋭意検討を重ね、本年9月に組織改革案を取り纏めた。同改革案は9月22日の常任理事会で承認を得た後、関係者の意見を踏まえながら細部の詰めを行い、11月24日の理事会に諮り最終的に承認された。同改革案の概要は次のとおりとなっている。

### 〈船協組織改革案の概要〉

#### 1. 船協の意思決定機構

- 理事会等意思決定機構の構成メンバー数を削減する。

理事数等は会員がピーク時の200社を超えていた頃と変わっておらず、この頃と比べて会員数が半減していることを勘案し、次のとおり員数を削減する。

副会長……6名から4名に

常任理事……14名から10名に

理事……35名から20名に

評議員……44名から20名程度に

監事……4名から2～3名に

- 理事会開催回数は現行年6回（臨時を含めると年7回）から臨時を含め原則年4回に減じ、代わりに常任理事会の毎月開催を定例化する。

## 2. 委員会・部会

- 委員会は現在の8委員会から「政策」「労政」「海工務（仮称）」の3委員会に統合する。
- 「タスクフォース」については、現在常設委員会の下に設置されているが、機動性を持って課題を処理するため、常設委員会のみならず、常任理事会の直接傘下も可能とする。
- 部会は現在の「オーナー」「客船」を廃止する。なお、オーナー部会とほぼ同様のメンバーで活動を行っている「外航中小船主協会」については、船協事務局が引き続きサポートする。「近海内航」は内航問題に特化した組織に改

組するか、廃止するが、内航問題の受け皿組織は何らかの形で存続させる。

## 3. 事務局

- 本部組織を現在の4部2室（広報室を含めると4部3室）から「総務」「企画」「海務」の3部に統合する。
- 阪神、九州の両地区事務局は今後2～3年内を目途に廃止する。但し、地区船主会自体は存置する。
- 部長会議の充実、適正要員規模の実現と効率的な人員配置、目標管理制度等の導入による職員のモチベーションの向上等により、事務局体制の効率化と活性化を図る。

## 4. 実施時期

- 12月1日より出来るところから着手し、明年4月1日（もしくは6月総会時）の完全実施を目指す。

## 5. Reviewの実施

- 完全実施から6ヶ月後にReviewを行い、修正すべきところは修正する。

（総務部）

## 2. 当協会とデンマーク船主協会の首脳が当面の諸問題について活発な意見交換

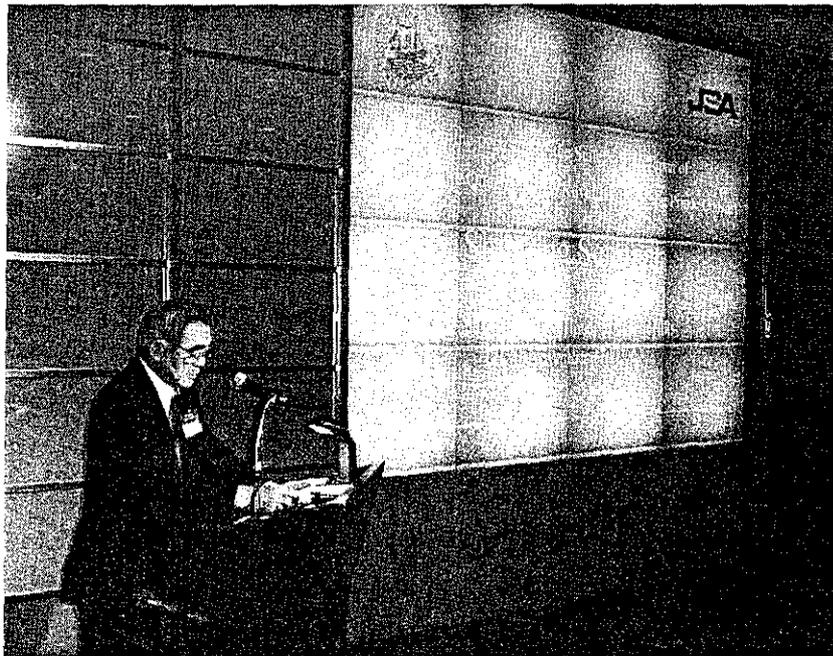
### — 日本・デンマーク海運セミナー —

デンマーク王国マルグレーテ (Margrethe) 2世女王陛下の日本公式訪問に随行して、デンマーク船主協会Knud Pontoppidan 会長 (A. P. Møller 副社長)以下同船協首脳14名と Hammer Hansen 海事局長が来日し、11月17日(水)、同国ヘンリック (Henrik) 王配殿下臨席の下、東京において当協会との海運セミナーが開催された。

当協会からは草刈会長はじめ、副会長・常任理事など計14名が出席し、国土交通省からは矢部海事局長他が出席した。

セミナーでは王配殿下の開会スピーチに続き両船協会長・海事局長が、第二船籍制度やトン数税制、独禁法適用除外制度、海事保安問題、クオリティシッピングの推進などにつきプレゼンテーションを行い、その後、出席者間で意見交換を行った。セミナー後発表したプレスリリースと出席者リストは【資料1】、【資料2】の通りである。

（国際企画室）



◀プレゼンテーションを行う草刈会長  
▼海運セミナーの様様



【資料1】

〈プレスリリース〉  
日本／デンマーク海運セミナー  
2004年11月17日  
日本への公式訪問に際して

2004年11月15日～19日のデンマーク王国女王陛下および王配殿下公式訪問に際し、日本船主協会とデンマーク船主協会は、11月17日に東京で海運セミナーを共催した。

セミナーは、現下の海運諸問題に関する意見と経験を相互交換し、友好関係を促進するとともに、日・デンマーク海運関係者間の互惠に資する対話を更に推進することを目的として開催した。

海運セミナーは、デンマーク王国王配殿下のスピーチによって開会した。殿下は、日・デンマーク両国間の長きに亘る海運の歴史に焦点を当て、特に両国間の貿易の拡大と1912年に締結された日

・デンマーク通商航海条約に言及された。同条約は今日も両国間の海運での協力の礎である。

クヌッド・ポントピダンデンマーク船協会長は、1998年に導入されたデンマーク第二船籍制度(DIS)および2002年導入のトン数税制に関する自国の経験を紹介した。これら積極的な施策によりデンマーク海運界に世界と平等・共通の競争条件が付与され、諸コストが割高な国状にもかかわらず、デンマークが重要海運国としてさらに発展することが可能になった。最後にポントピダン会長は、海運業の利益となる国際貿易および海運サービス自由化と、国際貿易を促進する効率的で競争力ある世界的輸送システムの創造に向けた努力を継続する重要性を強調した。

草刈隆郎日本船協会長は、日本海運界が国際的に平等な競争条件を確保するため、トン数税制や第二船籍制度などの新たな外航海運政策導入が不可欠であることを強調した。外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度に関しては、草刈会長はある国・地域での一方的な法制の変更は、貿易相手国・地域の関係法制との不整合を引き起こす可能性があり、このような事態は国際サプライチェーンに深刻な経済的影響を与えかねないとの懸念を示した。同会長は、関係者間で国際的に合意可能な解決策を検討すべきであると強調した。

ヤーンハマーハンセンデンマーク海事局長は、日本とデンマーク海事当局間の良好かつ建設的な協力の深い意義を強調した。ハマーハンセン局長は、地域的な規制より世界的な協力との観点から、IMOの枠内でのクオリティ SHIPPING や効率的なポートステートコントロール(寄港国による監督)実施に向けた長期的政策の追及の重要性に留意した。また、海賊対策の重要性が強調された。

矢部哲国土交通省海事局長は、旗国による施策やポートステートコントロール、インセンティブ制度導入を通じ、世界規模でクオリティ SHIPPING を達成することの重要性を強調した。矢部局長はまた、海事保安向上には3つのC、即ち Cooperation (協力)、Continuous improvement with experiences (経験を踏まえた継続的な改善)、Capacity building (能力強化)が必要であると指摘した。最後に、矢部局長はより安全で良質な海上輸送は日・デンマークを含む国際社会の協力強化により実現されるべきであると強調した。

日本/デンマーク海運セミナー閉会にあたって、双方の出席者は、セミナーが所期の目的を全面的に達成し、極めて積極的かつ建設的に友好的な意見交換が行われたとの認識を共有した。

本セミナー後には、女王陛下と王妃殿下ご臨席の下、昼食会が開催された。

以上

【資料2】

日本/デンマーク海運セミナー (2004.11.17)

出席者リスト

会社名	会社役職 (船協役職)	氏名
<b>日本/デンマーク海運当局</b>		
国土交通省海事局	局長	矢部 哲
Danish Maritime Authority	Director General	Mr. Jørgen Hammer Hansen
国土交通省海事局企画課	課長	西川 健
国土交通省海事局外航課国際機関条約対策室	室長	高原 修司
<b>日本船主協会</b>		
日本郵船	会長 (JSA 会長)	草刈 隆郎
川崎汽船	社長 (JSA 副会長)	崎長 保英
新和海運	取締役相談役 (JSA 副会長)	鷺見 嘉一
八馬汽船	社長 (JSA 副会長)	小林 宏志
新日本石油タンカー	社長 (JSA 副会長)	神田 康孝
第一中央汽船	社長 (JSA 常任理事)	野村 親信
飯野海運	社長 (JSA 常任理事)	杉本 勝之
明治海運	社長 (JSA 常任理事)	内田 和也
日本郵船	社長 (JSA 常任理事)	宮原 耕治
日正汽船	社長 (JSA 常任理事)	大久保武彦
商船三井	社長 (JSA 常任理事)	芦田 昭充
日本郵船	特別顧問 (JSA 港湾物流委員長)	平野 裕司
日本船主協会	理事長	福島 義章
日本船主協会	企画調整部長/国際企画室長	園田 裕一
<b>デンマーク船主協会</b>		
A.P. Møller-Maersk	Executive Vice President (DSA 会長)	Mr. Knud Pontoppidan
J. Lauritzen A/S	President & CEO (DSA 副会長)	Mr. Torben Janholt
Dampskibsselskabet Torm A/S	Managing Director, CEO (DSA 理事)	Mr. Klaus Kjaerulff
Corral Line	Managing Director (DSA 理事)	Mr. Bjørn Clausen
Dampskibsselskabet Norden A/S	Executive Vice President	Mr. Carsten Mortensen
Dampskibsselskabet Norden A/S	Senior Vice President	Mr. Jacob Meldgaard
Dampskibsselskabet Norden A/S	Senior Vice President	Mr. Lars Bagge Christensen
Dampskibsselskabet Torm A/S	Executive Vice President	Mr. Michael Skov
Lauritzen Bulkers A/S	President	Mr. Jens Ditlev Lauritzen
LauritzenCool AB	President	Mr. Mats Jansson
Lauritzen Kosan A/S	President	Mr. Jan Kastrup-Nielsen
Lauritzen Tankers A/S	President	Mr. Anders Mortensen
Danish Shipowners' Association	Managing Director (理事長)	Mr. Peter Bjerregaard
Danish Shipowners' Association	General Manager (国際企画室長)	Mr. René Pii Pedersen
<b>デンマーク船主協会在日本代表者</b>		
J. Lauritzen K.K.	President	Mr. Ib Hansen
Maersk K.K.	President	Mr. Jørgen H. Madsen
Maersk K.K.	Vice President	Mr. M. Shiba
Maersk Broker Japan	General Manager	Mr. C. Plougmand
Maersk Tankers Japan	Director	Mr. S. Tagami
Maersk K.K.	General Manager	Mr. Michael C. Sally
Torm K.K.	General Manager, Chartering	Mr. Jens Pontoppidan

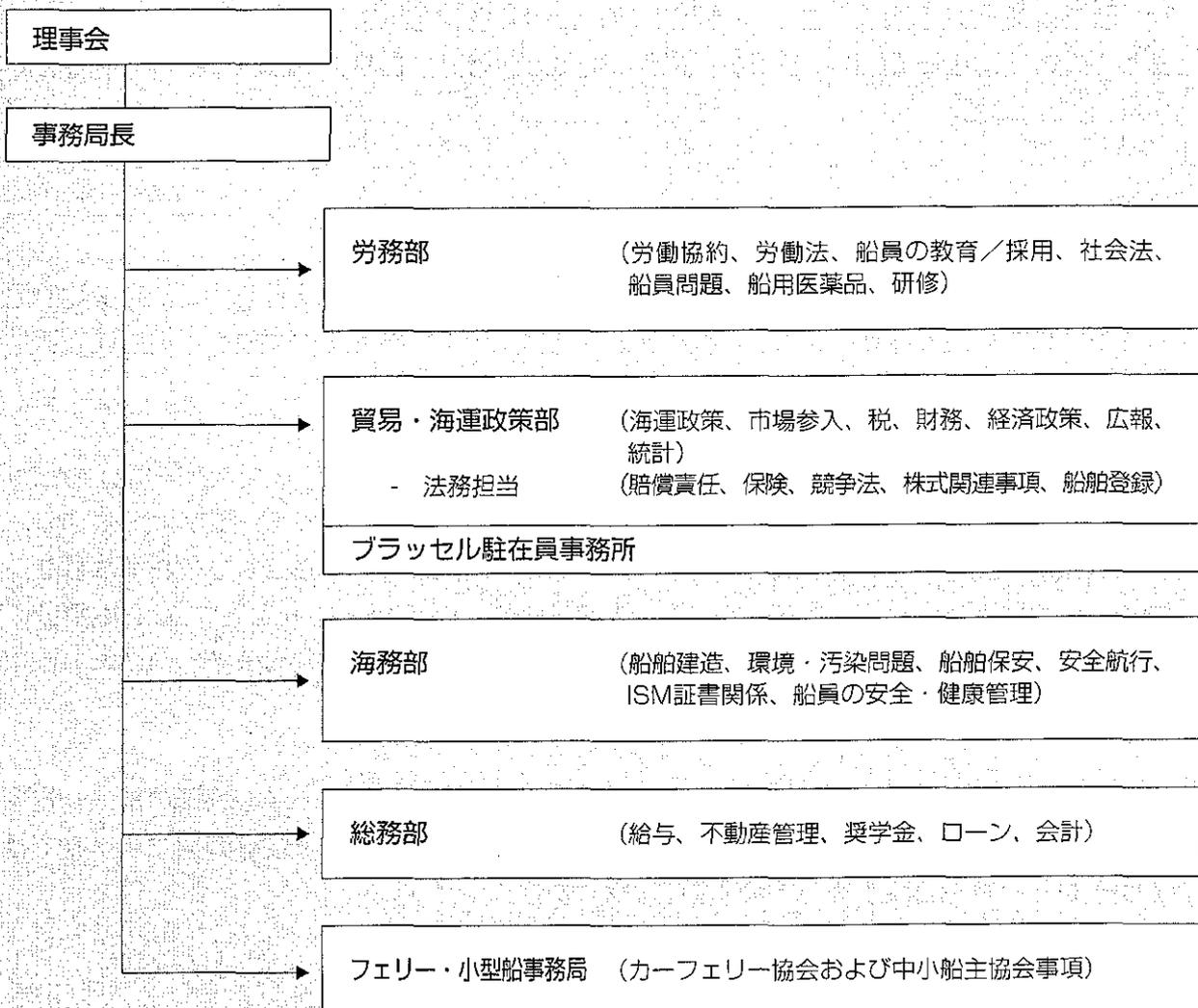
～参考資料～

## 〈デンマーク船主協会 (DSA) の概略〉

Danmarks Rederiforening (英文名: Danish Shipowners' Association)  
 所在地: Amaliegade 33 DK-1256 Copenhagen K Denmark  
 ホームページ: <http://www.danishshipping.com/index.html>  
 E-mail: info@shipowners.dk

1884年設立。本部をコペンハーゲンに置き、ベルギーのブリュッセルに対 EU 駐在員事務所がある。海運政策、航行安全問題、環境問題等に関し、デンマーク船主の利益を代表して国内外の政府・国際組織 (IMO 等) への意見反映に努める。また、船員雇用者団体として、国内外の海員組合と交渉・労使協定を行う他、船員の安全確保・訓練等雇用に関わる諸事項を取り扱う。近年、近海やフェリーの団体とも合併し、加盟船社は21社。現在の会長は Knud Pontoppidan 氏 (A.P.Moller-Maersk 副社長)、事務局長は Peter Bjerregaard 氏。2005年5月の ICS/ISF 総会は同船協のホストにより、コペンハーゲンで開催される。

## 〈デンマーク船協組織 (HP より: 仮訳)〉



## 〈デンマーク船協加盟会社 (HP より)〉

社 名	活動地域	船 隊 ・ 業 務
A.P. Møller	全世界	コンテナ、タンカー、ガス、自動車、資材運搬、海上構造物設置、ケーブル敷設、艀装
A/S Dampskibsselskabet Torm	全世界	タンカー、バルク (ばら積み貨物)
DFDS A/S	近海 (北ヨーロッパ)	旅客、Ro-Ro
J. Lauritzen A/S	全世界	リーファー (冷凍貨物)、ドライバルク (乾貨物)、液化ガス
Dampskibsselskabet Norden A/S	全世界	タンカー、ドライバルク
A/S Em.Z. Svitzer	全世界	曳航、サルベージ (海難救助)、海洋調査、近海バルク
Scandlines Denmark A/S	近海 (北ヨーロッパ)	フェリー、Ro-Ro
Royal Arctic Line A/S	近海 (主に大西洋)	コンテナ、一般貨物
Elsam Kraft A/S	全世界	ドライバルク、バージ
Tankskibsrederiet herning a/s	全世界	ガス、化学物質、タンカー
Alcatel Submarine Networks Marine A/S	全世界	ケーブル敷設
Corral Line A/S	全世界	家畜運搬
Aalborg Portland A/S	全世界	ドライバルク
Arctic Umiaq Line A/S	グリーンランド	旅客
Rederiet Otto Danielsen	全世界	一般貨物、コンテナ
Difko Selskaberne	全世界	タンカー、バルク、リーファー
TESMA A/S	全世界	タンカー、バルク、コンテナ、化学物質、液化ガス
Rederiet Erik Winther	全世界	一般貨物
Bugser og Bjerning Danmark AS	近海 (北ヨーロッパ)	曳航
Mærsk Olie og Gas A/S	全世界	洋上作業用プラットフォーム
Amerada Hess ApS	近海 (北海)	洋上作業用プラットフォーム



## ● 国際会議レポート ●

### 1 | 海賊問題、マ・シ海峡の責任分担問題等について議論 —アジア船主フォーラム航行安全および環境委員会第11回中間会合の様相—

アジア船主フォーラム航行安全および環境委員会 (ASF SNEC) 第11回中間会合が、2004年11月26日、シンガポール船主協会の主催のもとシンガポールにおいて開催された。

同会合には、日本、中国、台湾、香港、インドネシア、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの船主協会が参加し、当協会からは、ASF SNECの委員を務める神田副会長（新日本石油タンカー社長）の代理として高橋秀幸同社総務部長、および事務局より半田收海務部長が参加し、航行安全および海洋環境に係る諸問題につき意見交換を行った。

主な審議概要は次のとおりである。

#### ○海賊および武装強盗

国際商業会議所 (ICC) の下部組織である国際海事局 (IMB) による海賊被害統計資料によると、2004年1月から9月までに全世界で発生した海賊および武装強盗の件数は、昨年同期比で27%減少したものの、この全発生件数のうち約47%が東南アジア地域に集中していることが報告された。このた

め、同地域の沿岸国政府に対して、かかる事件を防ぐために、陸上/海上の双方でより強力かつ効果的な対策を取るよう要請することとした。さらに、マラッカ・シンガポール海峡の沿岸3カ国（インドネシア、マレーシア、シンガポール）によって締結された海峡パトロール協定や、アジア16カ国・地域会合において決定された海賊等に関する情報共有センターの設立、またIMO理事会において、同海峡の航行安全・環境問題等について2005年7月にジャカルタでハイレベル会合を開催する決定がなされたことなどを歓迎する意見が出された。

#### ○バルクキャリアおよびタンカーの安全問題

IACS（国際船級協会連合）では、現在各船級協会によって異なる船体構造部材の寸法（長さ、幅、板厚）などの設計基準を統一するため、共通構造規則（Common Structural Rules = CSR）案の作成を行っているが、この中で不合理な腐食予備厚が採用された場合、船体重量の大幅な増加を招く怖

れがあることが懸念されている。

当協会では、同規則案の作成過程における透明性の確保や、合理的な内容となるよう慎重に検討すべきとする内容の意見書を本年7月にIACS会長宛に送付しており、その後、日本造船工業会もVLCCに関する同規則案の影響評価の結果を発表し、技術的問題点を指摘している。このため、今回のSNEC会合においても、当協会はこれら資料を席上配布し、出席者の理解を求めた。

この結果、SNECとしてIACSに対して、海運業界とオープンかつ広範な協議の場を持つことを要請し、CSR案がIMOによって作成中のゴール・ベース・スタンダードと整合性を持つ必要がある点について指摘することとなった。

国が合意により協力して航行安全のための施設を整備・維持するべきとしているが、マシ海峡において、これら協力を行っているのは、現在のところ日本のみである。このため、当協会は、同海峡の公平な責任分担のあり方についてASFで取り上げるよう、本年4月に草刈会長名でシンガポール船協宛レターを送付するとともに、本年5月に開催された第13回ASFシンガポール総会においても再度、同趣旨を説明した。

この結果、今回のSNEC会合において本件に関する検討が開始され、当協会の見解に一定の理解が示された。また、SNECとしてメンバー船協に対して、それぞれの自国政府当局に当協会の見解を伝えるよう要請した。

(海務部)

## ○マラッカ・シンガポール海峡の責任分担問題

国連海洋法条約第43条では、海峡利用国と沿岸

### 【資料】

#### アジア船主フォーラム航行安全および環境委員会第11回中間会合 プレスリリース (要訳)

1. アジア船主フォーラム (ASF) 航行安全・環境委員会 (SNEC) 第11回会合が、シンガポール船主協会 (SSA) の主催により、2004年11月26日、シンガポールにおいて開催された。
2. 同会合には、中国、台湾、香港、日本、韓国の各船主協会、およびインドネシア、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの船主協会によって構成されるアセアン船主協会連合会 (FASA) の代表者が参加した。
3. SSA会長であり、かつFASA会長でもあるS. S. Teo氏が同会合の議長を務めた。
4. 本委員会は船舶の航行安全および海洋環境の保護に関する様々な重要事項につき、以下のとおり検討・議論を行った。

## ○海賊および武装強盗

SNECは、本年1月～9月(国際海事局(IMB)集計)に全世界で発生した海賊および武装強盗事件の報告数が2003年同期比で27%減少したことに留意した。実数で見ると、東南アジア地域で119件の事件がIMBに報告されており、これは昨年同期比で10件減少している。しかしながら、世界全体の海賊事件のうち、約47%が同地域で発生している。

SNECメンバーは、マラッカ海峡においてタグヤバージの乗組員が海賊に誘拐され、身代金を要求されたという最近の事件について強い懸念を抱いた。本委員会は、かかる卑劣な行為を強く非難するとともに、沿岸国政府に対して、このような犯罪を防ぐために、陸上/海上の双方でより強力かつ効果的な対策を取るよう要請するものである。

SNECは、2004年7月20日にインドネシア、マレーシア、シンガポールの沿岸3カ国の海軍が海賊

対策のため、連携態勢による海峡パトロール協定を締結したことを歓迎した。また、東京で開催されたアジア16カ国・地域会合において、アジア地域における海賊・武装強盗事件に関する新たな情報共有センターの主催者としてシンガポールが指名されたことを支持した。さらに本委員会は、最近開催されたIMO理事会が、マラッカ・シンガポール海峡における航行安全、保安および環境保護強化策を検討するために、ハイレベル会合の開催（2005年7月、ジャカルタにおいて開催予定）を決定したことに歓迎の意を表明した。

#### ○海事保安

SNECは、船舶および港湾施設の国際保安コード（ISPSコード）の履行に関連し、種々の問題点が12月のIMO海上安全委員会（MSC）の場で提起されることに注目し、さらにそれら問題点の多くが、ISPSコードで要求される事項の解釈や適用に関するものであることに留意した。また、海事保安を促進するためのより効果的な方策は、協力関係と規則の共通理解を通じて行われるものと考えられる。SNECは、船舶の運航を阻害したり、船員にさらなる負担を強いたりすることなく海事保安を強化するために、全ての関係者が互いに協調して対応するよう要請するものである。

#### ○バルクキャリアおよびタンカーの安全問題

本委員会は、IACSのJoint Tanker ProjectおよびJoint Bulker Projectによって作成され、パブリック・コメントを求められている船体の共通構造規則（CSR）案について検討を行った。

本委員会は、2005年7月に同規則が最終化される前に、海運業界とオープンかつ広範な協議の場を持つようIACSに要請するものである。

またSNECは、CSRがIMOによって作成中のゴール・ベース・スタンダードと整合性を持つ必要がある点について留意した。

#### ○シングルハル・タンカーのフェーズアウト

各国の海事当局がシングルハルタンカーのフェーズアウトに関する明確な政策を早期に発表することは、石油／タンカー業界の船舶の運航、貿易パターン、安全対策、ならびに事業発展にとって極めて重要である。この観点から、本委員会のメンバーは、タンカー船主と運航者がより効率的な配船が行えるよう、夫々の海事当局の政策について情報交換を行うことに合意した。

#### ○マラッカ・シンガポール海峡の責任分担問題

SNECは、現在、日本およびインドネシア、マレーシア、シンガポールの沿岸3カ国が、マラッカ・シンガポール海峡航行船舶の安全確保のため、航行援助施設の維持管理・整備に貢献している点に留意した。

日本船主協会（JSA）は、同海峡の安全維持のためには、全ての海峡利用国が経済的な責任を負担すべきであるとの見解を示した。

SNECはJSAの見解に留意した。しかしながら、本件は自国政府によって取り扱われることが最良であると思われ、SNECはメンバー船協に対して、それぞれの自国政府当局にJSAの見解を伝えるよう要請した。

#### ○大気汚染関連規則—MARPOL Annex VI

SNECは、2005年5月にMARPOL Annex VIが発効すること、また1年後に硫黄分排出規制海域（SECA）が制定されることに留意した。しかしながら、本委員会は燃料油に含まれる硫黄分に関して、世界の各地域で異なる基準が存在する可能性があることに懸念を表明し、本件に関するICS／Intertanko／ECSAの意見を全面的に支持することとした。

本委員会は、船舶からの排ガスの削減および排出権取引のスキームについて議論し、留意した。

5. 本委員会は、シンガポールにおいてSNEC第11回中間会合を開催したSSAに謝意を表した。

## 2

船員に関する共通議題についてアジアの船主間で活発な意見交換  
—アジア船主フォーラム(ASF)船員委員会第10回中間会合の様相—

アジア船主フォーラム(ASF)船員委員会の第10回中間会合が、11月30日ジャカルタにおいてインドネシア船主協会の主催により開催された。

会合には中国、香港、台湾、シンガポールをはじめ9カ国の船主協会から31名が参加し、中国船協のLi Shan Min 議長およびASEAN 船協のCarlos Salinas 副議長の下、船員に関する共通議題について活発な意見交換が行われた。日本からは商船三井の頼成船舶部長と事務局より高橋船員対策室長が出席した。

会合に先立つ11月29日には国際海運連盟(ISF)とASFによる共同セミナーが開催され、ILO海事統合条約およびInternational Bargaining Forum(IBF\*)について当委員会の副議長でもあるSalinas氏から講演があり、その後の質疑応答も交えて参加メンバーはこのテーマの重要性についての理解を深めた。

30日の本会合では日本からIBF交渉についてのこれまでの経緯や外国人船員問題に関する当協会と国際船員労務協会の役割等を報告し、参加メン

バーの理解を得た。また、外国人船員の賃金を大幅に引き上げる動きに対して、もしそのようなことになればアジア船主の利益が損なわれるばかりか、アジア各国の自国籍船の船員賃金へも波及することになり、ひいてはアジアの船員の雇用の不安定化につながる懸念が大いにあると日本から問題提起し、メンバー全員がこの動きに反対していくことで意見の一致を見た。

その他、ILO海事統合条約、船員の身分証明、船員の教育訓練、海事保安問題等についての検討を行い、船員委員会としての意見を取り纏めて別紙の共同宣言(【資料】参照)として採択した。

なお、今回の第11回中間会合は来年秋に中国の武漢において開催される予定である。

\*IBF:国際団体交渉協議会。2003年5月にITF(国際運輸労連)とIMEC(国際海事使用者委員会)およびIMMAJ(国際船員労務協会)が合意して設立された。IBFに参加する船主が運航する船舶に乗組む船員の労働条件を交渉する。

(船員対策室)

## 【資料】

## ASF 船員委員会第10回中間会合

2004年11月29日～12月1日

—共同声明(仮訳)—

アジア船主フォーラム(ASF)船員委員会の第10回中間会議は2004年11月30日、インドネシアのジャカルタにおいて開催された。会議はインドネシア船主協会(INSA)の主催のもと、中国船主協会(CSA)のリ・シャンミン氏の議長により進行された。

当会議には、中国、香港、日本、台湾のASF代表およびインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、ベトナムの代表がASEAN船主協会(FASA)として出席した。当委員会は、更にアジア太平洋地区海事教育・訓練機関連合会議(AMETIAP)、インドネシアおよび中国の海事教育機関からのオブザーバーを歓迎した。

副議長でありフィリピン船主協会(FSA)会長でもあるカルロス・サリナス氏の協力を得て、11月29日の午前、ILO海事統合条約の進捗状況に関するセミナーが開催された。本会合はこのようなセミナーは有益かつ生産的であり、アジアの海運業界がILOの進展や他の船員に関する重要問題に関する認識を更新するためにも非常に役立つものであると考える。

当委員会は、ILO 海事統合条約の進捗状況について検討し、この新しい条約は意義があり、且つ現実的であることが重要であり、全ての国が批准できる基準となることが重要であると考えます。

当会議は、各国政府が積極的且つ公正さをもって、条約策定に関わり、自ら進んで批准し得るような条約とすることを主張した。当会議は、9月にジュネーブで開催され統合条約につき詳細な検討が行なわれたILO予備技術海事会議にASFメンバーが積極的に参加したことに留意した。

当委員会は、世界のなかで大多数の船員を訓練し供給しているアジア諸国の強い要望や関心を反映することを目的として2005年に開催される特別会議および2006年の海事総会へより多くのASFメンバーが参加することを奨励した。

当委員会は、ISPSコードが海上保安に欠かせないものとの理解がなされた時に、船員が潜在的な脅威と見なされその結果として犠牲となっていることについて重大な懸念を有している。

当会議は、海洋汚染事故に関し船員が犯罪者扱いされている点について、それが不公平であるばかりか世界が熟練船員の不足に直面している時に生じているとの考えを示した。

当会議は、IMO/ILO合同作業部会が海上における事故に伴う船員の公正な扱いに関する手引き書策定への動きを歓迎した。

当会議は、メンバーに対し、各国政府と本件に取り組むよう促した。

当委員会は、船員の（傷病死に関する）保障及び遺棄船員問題に関するIMO/ILO特別専門家合同作業グループの引続く活動に留意し、船員問題について運航者の確認と調整を支援するために各メンバー協会へのこの問題に関する報告を奨励することが必要と考える。

当会議は、それぞれの旗国によって定められた安全配員基準について協議をし、各種船型・運航形態に応じて認められている配員基準についての情報をさらに取り纏めていく必要性を感じた。

当委員会は、シェンゲン協定によって自由な国境間の移動が許可された一部のEU諸国を訪れる船員に生ずる問題解決のための欧州での努力について留意した。当会議は米国がクルーリストビザを廃止することの決定および船員がVISA取得のため個人的に米国領事館に出頭することを主張していることに対して憂慮した。当会議はこれのアメリカの行動がILO条約の批准を検討している国に否定的な印象を与えると考えた。

当会議は、アジアの国々が、上陸や本船への交通のための入国を容易にするため、新しいILO185条約に基づく身分証明を受け入れることを米国や他の当局に対し奨励することを訴えた。

当委員会は、船員の雇用条件に関する最近の交渉問題の進捗状況につき協議し留意した。当委員会は、アジア船主の利益およびアジア船員の雇用環境の安定という見地から、現在および将来の船員の労働環境及び福利の発展に関するアジア船主の声を糾合することが重要であることを理解した。

当委員会は、船員の雇用条件は居住国の生活水準および経済状況に見合った物であるべきであり、また、雇用者と船員供給国の船員の代表との交渉を通じて決定されるべきであることを改めて強調した。

当委員会は、現在外航海運に従事するアジア船員の年齢構成および員数について全ASFメンバーにおける調査が昨年の中間会合で実施されたことに留意した。

当該調査結果は、アジアにおける自国船員の深刻な不足状況が増加しており、これは機関士において顕著であることを示した。

士官候補生の採用数の不足、希望者数の不足および財源の不足によりアジアにおける自国船員の平均年齢は高齢化の傾向にある。当会議は、各地において、若者が船員としてのキャリアについて考える意識の高揚を図ることに関するメンバーの努力に留意し、そのような地域において新しく士官候補生が増

加の傾向にあることに勇気付けられた。当会議は、10月に上海で開催されたAMETIAPセミナーにおいて海事教育および訓練に携わる海運業界が取り組むべき6つの議題について重大な関心を以ってその結果に留意した。当会議は、ASF, AMETIAP (アジア太平洋地区海事教育・訓練機関連合会議) および METs (海事教育訓練機関) がアジアの上級職員の発展を支援するために協調を継続すべきことを考慮した。

当委員会は、第11回中間会合を2005年秋、武漢にて開催したい旨の中国船協の申し出を承諾した。当委員会は、ジャカルタにおいて第10回中間会合を主催したインドネシア船協に対し感謝の意を表明した。

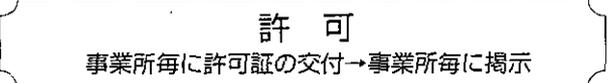
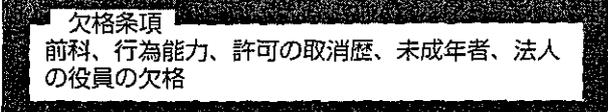
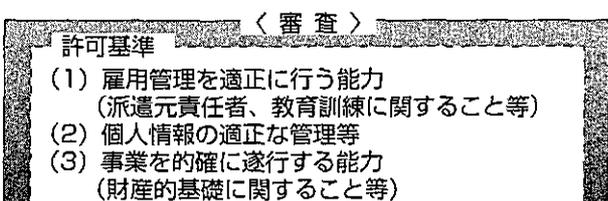
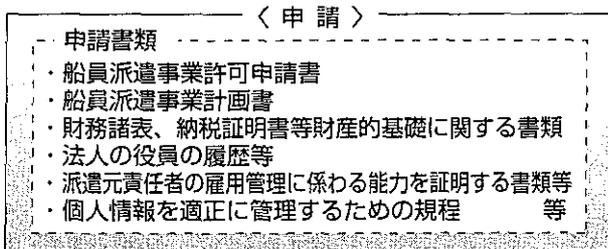
## 内外情報

### 1 船員派遣事業者の審査手順の検討進む —改正された船員職業安定法における船員派遣事業について—

船員職業安定法は2004年の通常国会において改正(主な改正点は船員派遣事業の許可)され、2005年4月1日施行に向けて現在細目についての検討が進められているところである。(平成16年法律第71号等)

【資料】 船員派遣事業の適正な運営を確保するチェック方法

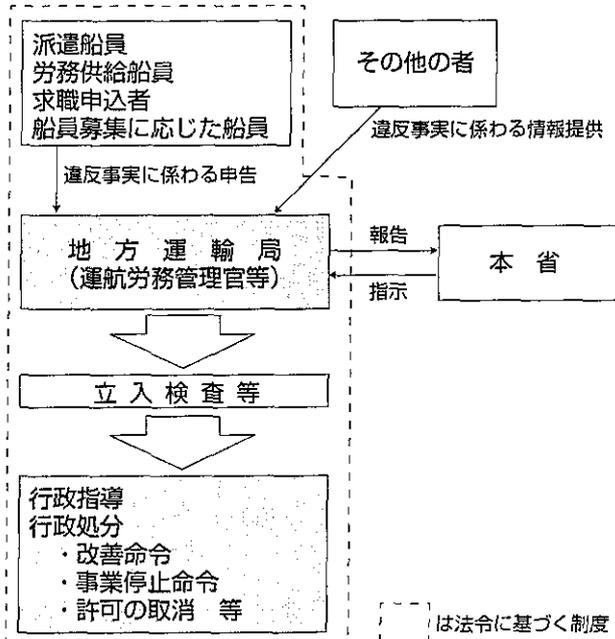
#### 1. 船員派遣事業の許可等



今回の改正は、一定の基準を満たす事業者が船員派遣元事業者としての許可を受け、常用雇用する船員を船員派遣先事業者の船舶へ派遣する事業を営むことを可能にするものであり、この船員派遣事業制度の創設により、これまで日本籍船舶を所有しない若しくは裸傭船もしない事業者に雇用される日本人船員に対し船員保険が適用されなかった問題が解決する見通しとなっていることから、その制度の詳細・動向については大いに注目されている。

新制度における船員派遣元事業者としての「許可」については、【資料】の「1. 船員派遣事業の

#### 3. 船員派遣事業等に係わる申告等の制度フロー図



許可等」にある審査に基づき実施され、「確認」については、本船での雇入れ公認作業において「2. 実際に船員が派遣される場合の船員法手続きを通じたチェック」のスキームに基づき実施される予定である。

更に、「監督」については、「3. 船員派遣事業等に係る申告等の制度フロー図」に示される様な申

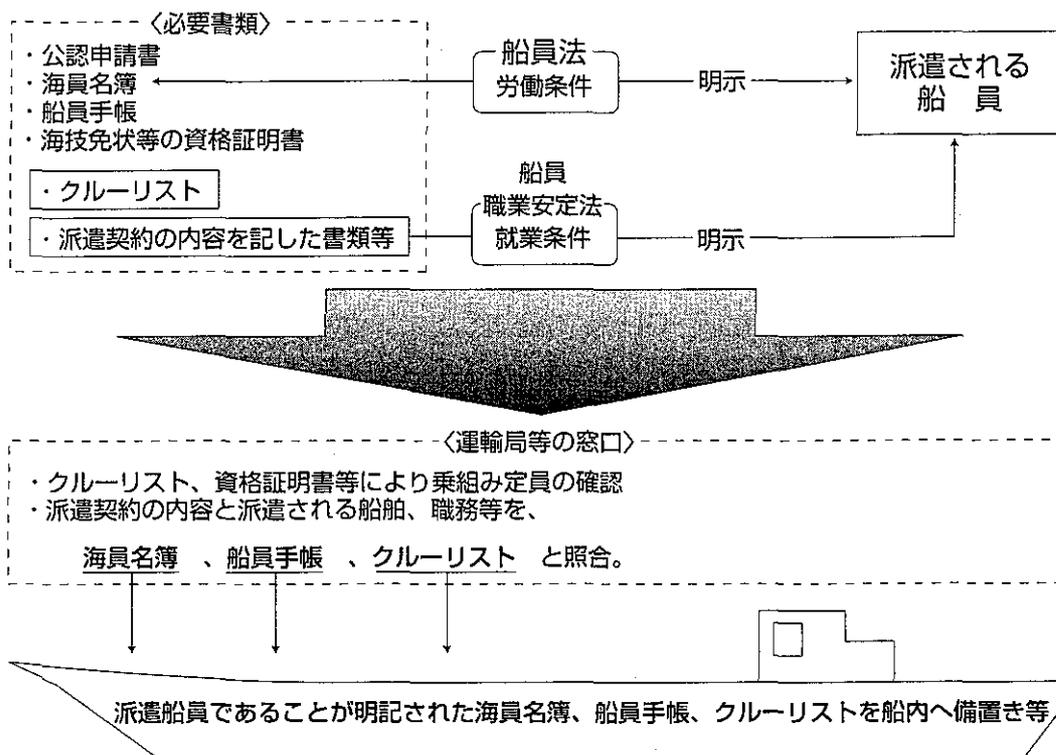
告制度を設け、運輸局の船員労務官に立入り検査などの権限を付与し強化される。

現在、国土交通省は官労使の意見を調整の上、通達等の詳細規定の作成に臨んでおり、当協会としては早期実現への協力および船社の意見の反映に務めている。

(船員対策室)

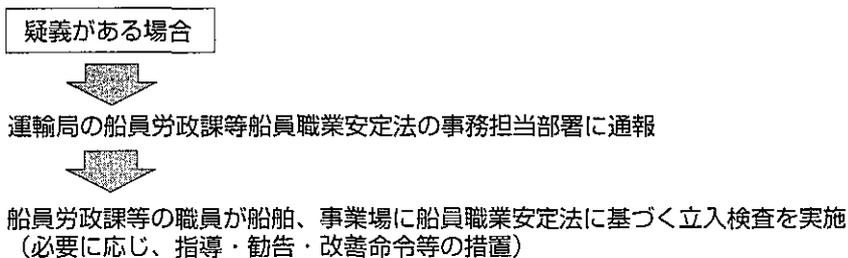
## 2. 実際に船員が派遣される場合の船員法手続きを通じたチェック

### ○雇入れ契約の公認（届出）申請



### ○船員労働官による監査

船員法等に基づく立入検査の際に、海員名簿、船員手帳、クルーリスト等により、派遣契約に準拠した就労実態となっているか否かを確認。



## 2 船員法の改正作業進む

—改正により時間外労働に関する労使協定の締結が必要—

船員法は船員職業安定法と同じく2004年の通常国会において改正され、2005年4月1日に施行さ

れる予定となっており、船員法施行規則についても、一部改正され12月中に公布される。

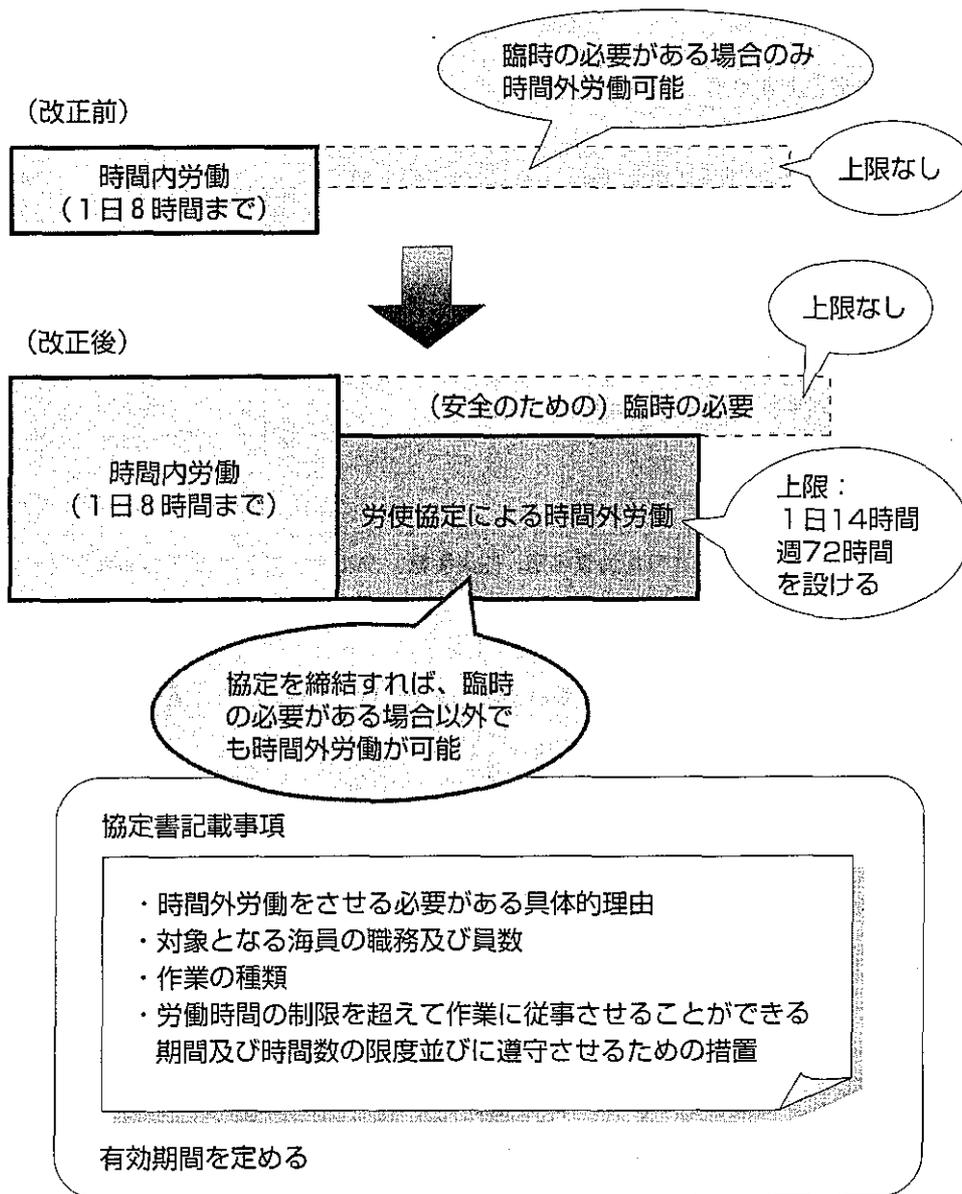
改正前の船員法では「臨時の必要がある場合の時間外労働」を労働時間の上限なしで認めていたが、改正後は「(安全のための)臨時の必要がある場合の時間外労働」と「労使協定による時間外労働」に定義分けし、「(安全のための)臨時の必要がある場合の時間外労働」については労働時間の上限はないが、「労使協定による時間外労働」と時間内労働の総労働時間は、ILO180号条約に規定されている1日当たり14時間、1週当たり72時間の規制が取り入れられ、上限が設けられることとなる。

この「労使協定による時間外労働」を実施させるにあたっては、新たに時間外労働に関する協定書を締結し、行政官庁に届け出ることが求められる。

国土交通省では早期の届出が望ましいとの判断から施行日前であっても届け出ることができるとしており、届出の手続き等および協定書で定める時間外労働の具体的事由等については、必要な通達を発出するとしている。

(船員対策室)

【資料】 労使協定による時間外労働の制度が設けられたことに伴う協定に記載すべき事項等 (船員法施行規則第42条の9の2関係)



# 3

## 海運関係分野の規制改革要望を提出

—16年11月集中受付月間での要望—

政府は、規制改革については年2回（6月および11月）の集中受付月間を設け幅広く要望を受け付けており、当協会はこれら機会を利用して会員各社からの意見・要望を取りまとめ対応している。

16年度6月の集中受付月間に際しては、昨年度までの要望事項の進捗状況、および会員への意見照会の結果等を踏まえ、10項目からなる要望を内閣府規制改革・民間開放推進室（以下、「民間開放推進室」）に提出し、1項目（ねずみ族駆除免除検査証書の有効期間の延長）について実現を見た（本誌2004年10月号P.14参照）。

16年11月集中受付月間への対応については、上記6月受付月間の結果等を踏まえ、11月16日、以下7項目からなる要望を民間開放推進室に提出した（【資料】参照）。

### 1. 港湾関係諸税ならびに諸料金の適正化

2. 外資埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化
3. 港湾・輸出入手続き等の一層の簡素化
4. 日本籍船でのカジノの自由化
5. 解撤等のために輸出される船舶のパーゼル法に基づく輸出手続きの廃止
6. 内航輸送用トレーラー・シャーシの車検制度の緩和
7. 内航輸送用トレーラー・シャーシの車庫に関する規定の見直し

本要望については、民間開放推進室と関係省庁間で所要の調整が行われ、来年2月頃までには結論が得られる予定である。

なお、進捗状況については、以下ホームページにて随時公開されている。

<http://www.kisei-kaikaku.go.jp/>

（企画調整部）

### 【資料】 全国規制改革・民間開放要望書（H16年11月）

日本船主協会

要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁
1	港湾関係諸税ならびに諸料金の適正化	港湾関係諸税（とん税、特別とん税、船舶固定資産税）並びに諸料金（入港料、公共岸壁使用料等）の徴収の目的ならびに考え方を明確にした上で、諸外国と同等となるよう制度の適正化を図ること。		外航船はわが国港湾への入港毎に港湾関係諸税である「とん税」、「特別とん税」、「固定資産税」（固定資産税は日本籍船のみに負担）を負担している。このうち、とん税は諸外国ではその徴収目的が港湾の維持・改修費用など使途が明確であるが、わが国では、一般財源に繰り入れられ、目的も使途も不明確である。また、わが国において、例えば神戸港・名古屋港・東京港の3港に外航船が入港する場合、それら3港全てでとん税が都度徴収されるが、米国などにおいては、とん税の徴収は最初に寄港した港のみで、次港以降は徴収されていない。さらに、「入港料」などの港湾諸料金も負担しており、港湾入港に伴う経費は著しく割高で、わが国港湾の国際競争力喪失の一因となっているので、徴収の目的ならびに考え方を整理し、諸外国と水準が同等となるよう制度を適正にすべきである。	とん税法第1条、特別とん税法第1条、地方税法389条、港湾法第44条2項等	財務省、総務省、国土交通省等
2	外資埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化	原価主義に基づく料金の妥当性の検証及び、荷動きの実態や公共埠頭料金との格差等を勘案した、より弾力的で国際競争力のある料金設定を可能とすること	外資埠頭公社における岸壁等の貸付料の額は減価償却、修繕費、管理費、災害復旧引当金、貸倒引当金、支払利息等の費用額の合計を基準とし、かつ、岸壁等に係る外資埠頭の建設に要した資金の償還を考慮して、埠頭公社が定めている。	昭和55年12月16日の港湾審議会答申では外資埠頭公社の業務の移管に関して、「……外資埠頭の管理運営という公共的かつ国家的に重要な業務を行うものであるので前述の通りこれを適切かつ確実に運営していくことが出来るよう財団法人を国が指定するとともに、指定された財団法人に対しても法人の指定に伴う通常の監督のほか、国の海運政策及び港湾政策との整合性の取れた外資埠頭の整備及び管理が行われるよう国の監督措置が必要となる。たとえば、貸付料の適正な水準の確保、外資埠頭施設の処分などの制限、需給バランスと港湾間の機能分担を考慮した外資埠頭の整備などの為の措置が挙げられる。」とした。国はこの答弁を充分尊重し、原価主義に基づく料金の妥当性の検証、及び荷動きの実態や公共埠頭料金との格差等も充分勘案、弾力的で国際競争力を有する料金設定とすべく各埠頭公社を指導すべきである。	外資埠頭公社の解散及び業務承継に関する法律施行規則第5条第1項	国土交通省

要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁
3	港湾・輸出入手続き等の一層の簡素化	全ての港湾・輸出入関連手続を対象として、申請の必要性が失われたもの、申請の中で削除できる項目、さらに省庁間に共通する項目の標準化、統一化できるものを抽出した上で、申請手続を徹底的に削減・簡素化するように要望する。		2003年7月23日より輸出入・港湾諸手続のシングルウィンドウ化が関係省庁により実現されてはいるが、実態は各種申請・手続の見直しや簡素化がなされず、単に既存のシステムが接続されただけのものであるため、利便性の向上には結びついていない。従って、全ての関連手続を対象として、申請の必要性が失われたもの、申請の中で削除できるも項目、更に省庁間に共通する項目の標準化、統一化できるものを抽出した上で、申請手続を徹底的に削減・簡素化することを要望する。	関税法、港湾法、出入国管理及び難民認定法等	国土交通省、財務省、法務省、厚生労働省、農林水産省、地方自治体等
4	日本籍船でのカジノの自由化	日本籍船では現行刑法が適用されるため、公海上であってもカジノが禁止されているが、カジノの運営が非合法とならないよう所用の法整備を行う。		国民への健全な娯楽を提供し、クルーズ客船事業の振興を図るため、日本籍船でのカジノの自由化を行うこと。	刑法第185条、186条	警察庁、法務省
5	解撤等のために輸出される船舶のバーゼル法に基づく輸出手続きの廃止	現在「特定有害物質等の輸出入等の規制に関する法律」(以下、バーゼル法)を所管する各省庁は、平成11年5月の通達により、解撤等を目的とした日本籍船の輸出について当該船舶がアスベスト等の有害廃棄物を含む場合、輸出申請等の手続きが必要としている。このバーゼル法に基づいた輸出申請等手続きの廃止を要望する。		バーゼル条約を船舶に適用した場合、廃棄物と何ら関係のない「寄港国」が「輸出国」になるほか、安全運航に必要な船舶の構造や設備機器から有害物質の除去を求められる可能性があるなど多くの実行・実効上の問題が生じる。このためバーゼル条約締約国会議(COP)では同条約の規定を船舶に適用することについては明確な結論を出しておらず、今後国際海事機関、国際労働機関と協調しつつ環境上適切な船舶解撤のための現実的な解決策を検討することとしている。本年10月下旬に開催されたCOP7についても、同条約事務局は「The Secretariat of the Basel Convention wishes to stress that, at present, while individual countries can make their own dispositions under national law, COP7 did not adopt a legally binding decision requiring the 163 Parties to the Basel Convention to control the export of ships under the terms of the Convention and to prohibit exports without the consent of recipient countries.」との異例のコメントを同条約ウェブサイト公表している。このような状況下、多くの国が慎重な対応をとる中、わが国では、平成11年5月の通達により同条約の日本籍船への適用を決定しており、実質的に同籍船の解撤目的での輸出が困難となっている。従って、日本籍船につきまとうこのハンディキャップを除去し円滑な解撤を確保するために、同通達の廃止を求める。	バーゼル法第2条第1項、輸出貿易管理令別表第2の35の2、バーゼル法第4条第1項、外国為替及び外国貿易法第48条第3項、関税法第57条、および関係通達	環境省、経済産業省、国土交通省
6	内航輸送用トレーラー・シャーシの車検制度の緩和	内航輸送用のトレーラー・シャーシに対する車検制度を現行の1年から3年にする。また、国土交通省では、平成16年度中に安全確保、環境保全、技術進歩の面から有効期間の延長を判断する調査を実施することとなっているが、これを早急に取りまとめ、その結果に基づき所要の措置を講じられたい。		内航輸送用のトレーラー・シャーシに対する自動車検査証の有効期限は、毎日陸上輸送している一般のトラック同様1年である。主に海上輸送用であるトレーラー・シャーシは、本船船内または港頭地区駐車場に停車している状態が長く、陸上走行距離が短いものとなっている。また、シャーシ自体は動力を持たず、トレーラー(ヘッド)に牽引されるだけである。このような使用実態に即し、内航輸送用のトレーラー・シャーシに対する車検制度を現行の1年から3年にすべきである。	道路運送車両法第61条(自動車検査証の有効期限)	国土交通省

要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁
7	内航輸送用トレーラー・シャーシの車庫に関する規定の見直し	内航輸送用シャーシ運用上においては、登録用車庫確保の負担が所有者に強いられる一方、その車庫はほとんど利用されておらず、現在の規制は利用実態にそぐわない。ため、内航輸送用シャーシについては、車庫一台のスペースで複数台登録できるようにするべきである。		自動車の保有者は車庫法により保管場所を確保しなくてはならないが、海上輸送用トレーラー・シャーシについても一般のトラック同様、同法が適用されている。しかし、内航輸送用シャーシの車庫の利用実態は、船内及び港頭地区の駐車場に限られ、かつ運用上常時海上輸送のものもある。トレーラーヘッド、シャーシ夫々1台ずつの車庫取得に加え、港頭地区におけるヤードの確保が仕出し地/仕向け地両方で必要となり、実質取扱いトレーラー・シャーシの約4倍の車庫の確保が必要となる。このため、内航輸送用に利用されるシャーシについては、利用実態に合わせて車庫に関する規制を見直し、車庫一台のスペースで複数台数登録できるようにすべきである。	車庫法第3条、貨物自動車運送事業法第4条	国土交通省、警察庁

# 4

## 第二船籍制度創設に向け、3回目の特区提案を提出 —2004年11月、第6次構造改革特区提案—

2004年11月17日、当協会は愛媛県今治市と共同で「わが国外航商船の第二船籍制度の創設」に関する3回目の構造改革特区提案を内閣官房構造改革特区推進室に提出した（【資料】参照）。

本件については、これまで担当省庁である国土交通省は、特区対応は不可とする一方で「外航海運政策推進検討会議」においてこの問題を検討するとの回答をおこなってきているが、当協会は、同検討会議における議論に積極的に参加すると

もに、特区を通じて第二船籍制度創設の可能性を模索することとし、今回当協会として3回目（今治市との共同提案は2回目）の提案をおこなったものである。

今後本件は、特区推進室と国土交通省との間で検討が行われ、05年1月から2月にかけて結論が出されるものと見込まれている。

（企画調整部）

### 【資料】

#### 第二船籍制度：第6次構造改革特区提案の概要

提出日：2004年11月17日

#### 1. 提案主体

愛媛県今治市  
（社）日本船主協会

#### 2. 提案内容

・日本籍外航商船に対するいわゆる日本人船員配乗要件の改廃

日本籍外航商船に対するいわゆる日本人船員配乗要件の改廃、および、外国人船員の海技資格承認試験制度の抜本的見直し等、関連資格の取得手続の簡便化等を図る。

#### 3. 提案理由

わが国外航商船隊1,873隻のうち日本籍船は僅かに103隻（2003年7月現在）に減少しているが、これは、現行制度のもとでの日本籍船が、船員配乗要件・船舶設備/検査要件・税制の3点を主とする高コスト

要因によって国際競争力が大幅に劣るため、日本の外航海運企業・船主は、パナマなど海外に船舶を置籍せざるを得ない状況となっているからである。しかしながら、こうした外国籍船の場合、置籍国（旗国）のおかれている内外の政治・社会情勢の影響を受けざるを得ないことから、日本籍船に比し法的安定性に劣ることは否めず、さらに何らかの非常事態が発生しても日本国政府の保護管理の直接的な対象とはなり得ないため、わが国にとって安定的な国際海上輸送力を確保する観点からも問題があると考えられる。日本籍船が外国籍船並みの国際競争力を保持すれば、船主にとって船舶保全上様々な面で安心感の高い日本籍船志向が強まることは確実であり、また、日本籍船の減少を防止する施策を講ずることは、1996年の第136回通常国会において衆参両院で採択された「海上運送法の一部を改正する法律案に対する付帯決議」（添付1 および2 参照）の趣旨にも合致することとなるので、圏域に海運・造船を中心とした海事業業集積が形成され、圏域の外航船主が500隻近い外国籍外航商船を実質保有する今治市と日本船主協会は、日本籍外航商船を対象に以下3点を実現し、今治市を船籍港とする新たな日本船籍制度（第二船籍制度）を創設し、わが国商船隊に占める日本籍船の比率を増加することとしたい。

- ① 日本籍船に対するいわゆる日本人船員配乗要件を改廃すること。
- ② 日本籍船特有の船舶設備・検査要件や売買船に際しての各種手続きおよび規制を国際標準並みとすること。
- ③ 新造外航商船に関わる登録免許税を外国籍船並みとし、かつ外航商船に対する固定資産税を廃止すること。なお、既存の外国籍船の日本籍船への転籍については、これを促進するため、第二船籍制度創設後5年間は登録免許税を非課税とすること。

これら3点の実現を目指すにあたり、税財政措置にかかわるものは特区として取り扱わないこととされているため、従来から③については特区提案を行ってきいていなかったが、今第6次提案にあたっては、②についても提案に盛り込まず、今回は①「日本籍外航商船に対するいわゆる日本人船員配乗要件の改廃」のみに絞り込んだ提案を行うこととした。これは、第5次提案に対する国土交通省最終回答（①②とも特区として対応不可とするもの）以降行われた同省と日本船主協会との折衝の中で、②の船舶設備・検査要件については今後相当程度の規制緩和が期待できる回答が得られたためであり、特区提案をきっかけとする同省の本件に対する前向きな取り組み姿勢を評価したためである。

また今治市は、2005年1月の今治・越智地域12市町村合併を控え国土交通省に提出していた「海事都市構想推進事業」が、同省の2004年度「広域連携による自律型経済圏形成推進事業」の補助対象に選定されたことを受け、近々「海事都市」創造検討委員会を設立して海運・造船業の特区・地域再生提案での規制緩和の方向性を検討することとしている。今治市としては、本特区提案を地域再生の有効な手段のひとつとしても位置付けており、日本船主協会と協力して今治市をわが国第二船籍制度の船籍港とし、日本有数の地元造船業との相乗効果によって世界でも類例のない“新”今治海事都市創造を目指すこととしたい。

#### 添付1

#### 海上運送法の一部を改正する法律案に対する付帯決議

衆議院運輸委員会

平成8年6月5日

近年の急激な円高の進行等により我が国外航海運の国際競争力が低下した結果、日本船舶及び日本人船員の数は急激に減少し、深刻な事態に立ち至っている。我が国にとって安定的な国際海上輸送力を確保することは、海洋国家として不可欠な重要課題であり、政府は早急に次の事項につき措置を講ずべき

である。

- 1 日本船舶と日本人船員の減少を防止するためには、我が国海外航海運の全体的な基盤強化が急務であり、政府は関係者に一層の努力を求めるとともに、国際競争力強化のための有効な施策を講ずること。
- 2 我が国の国民生活・経済活動の安定、海上輸送における安全性と技術の確保、海洋環境の保全等の観点から、我が国船員の優秀な技術を今後とも維持していくことが必要であり、そのための有効な施策を講ずること。

## 添付2

### 海上運送法の一部を改正する法律案に対する附帯決議

参議院運輸委員会

平成8年6月13日

近年の急激な円高の進行等により我が国海外航海運の国際競争力が低下した結果、日本船舶及び日本人船員の数は急激に減少し、深刻な事態に立ち至っている。我が国にとって安定的な国際海上輸送力を確保することは、海洋国家として不可欠な重要課題であり、政府は早急に次の事項について万全の措置を講ずべきである。

- 1 我が国海外航海運の全体的な基盤強化を図るため、政府は関係者に一層の努力を求めるとともに、日本船舶と日本人船員の減少を防止するための国際船舶に係る措置の拡充等有効な施策を講ずること。
- 2 我が国の国民生活・経済活動の安定、海上輸送における安全性と技術の確保、海洋環境の保全等の観点から、我が国船員の優秀な技術を今後とも維持していくことが必要であり、そのための有効な施策を講ずること。

右決議する。

# 5

## 5,000DWT以上のシングルハルタンカーの使用期限を2015年まで延長 —第4回「タンカーのダブルハル化促進に関する検討会」について—

2002年11月にスペイン沖で発生したプレステイ—ジ号油濁事故を受けて、2003年12月のIMO第50回海洋環境保護委員会 (MEPC50) においてシングルハルタンカー (SHT) のフェーズアウトを定めるMARPOL条約改正が採択された。同改正では、5,000DWT以上のSHTの最終使用期限が2015年から2010年に前倒しされたが、船体評価検査 (CAS) で状態が良好とされたSHTについては旗国の裁量により船齢25年または2015年のいずれか早い日までの使用延長を認められることとなった (寄港国は2010年以降SHTの入港拒否が可能)。同改正は2005年4月に発効することから、国土交通省海事局はそれに対応した国内ルールを検討するため、海運、石油業界、学識経験者を交えた「タンカーのダブルハル化促進に関する検討会」(座長：石田育男海

事局安全基準課長。以下、検討会) を本年5月に発足させた (本誌2004年8月号P.3参照)。

海事局は当初2010年以降のSHTの使用を認めないとする方針を打出していたが、当協会および石油連盟がわが国原油安定輸送への悪影響等について強く懸念を表明したため、海事局/石油連盟/当協会の三者により2010年時点でのVLCC輸送マーケットに関する調査・分析を行った上でわが国の方針を決めることとなった。その調査・分析によると、わが国石油輸入量の2~3割を占める季節変動要因の需要量についてはVLCCのスポット用船で対応されているが、2010年における同用船市場でのダブルハルタンカーの比率は1/4程度と予測され、わが国でのSHTの使用を2010年とした場合、原油供給に支障を来す恐れが大きいと

の結論に至った。(2010年における VLCC 輸送マーケットについては、以下の国土交通省ホームページ参照)

http://www.mlit.go.jp/kaiji/tanker/tanker04/01\_index.html

この結論を踏まえ海事局は、10月22日に開催した第4回検討会において、5,000DWT以上のSHTについては、CASに適合することを条件に、船齢

25歳または2015年における引渡し日に相当する日のいずれか早い日までの使用を認めることとし、改正条約発効日までに所要の国内法を整備することとなった(上記SHTのフェーズアウトを含む国内法令の概要については【資料】参照)。これにより、懸案となっていたこの問題は、関係業界と国土交通省との間にコンセンサスが成立した内容で決着をみることとなった。

(企画調整部)

## 【資料】 MARPOL 条約改正の国内法令化について

日本船主協会/企画調整部

	MARPOL 条約改正 (2003. 12)	第4回検討会での結論 (2004. 10. 22)
SHTのフェーズアウト (MARPOL条約附属書I 13G規則: 5,000DWT以上に適用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 5,000DWT以上のシングルハルタンカー(SHT)については、2010年の引渡し日に相当する日までにフェーズアウト。但し、旗国は、CASを条件に、船齢25歳に達する日または2015年の引渡し日に相当する日のいずれか早い日まで運航を認めることができる</li> <li>② また旗国は、ダブルボトム/サイドについては、船齢25歳に達する日まで運航を認めることができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 5,000DWT以上の(SHT)については、CASを条件に、船齢25歳に達する日または2015年の引渡し日に相当する日のいずれか早い日まで運航を認めることができる</li> <li>② ダブルボトム/サイドは、船齢25歳に達する日または2015年の引渡し日に相当する日のいずれか早い日まで運航を認める。</li> </ul>
SHTによる重質油輸送禁止 (MARPOL条約附属書I 13G規則: 600DWT以上に適用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 5,000DWT以上のSHTによる重質油輸送は、2005年4月5日以降禁止。但し、旗国は、ダブルボトム/サイドについては船齢25歳に達する日まで、また、それ以外のSHTについては一定の重質原油(※)の輸送に限り船齢25歳に達する日まで、運航を認めることができる。(※15℃で密度900kg/m<sup>3</sup>以上、945kg/m<sup>3</sup>未満の原油)</li> <li>② 600-5,000DWTは2008年の引渡し日に相当する日以降禁止。但し、旗国は、船齢25歳に達する日までの運航を認めることができる。</li> <li>③ 上記①、②について、旗国は内航船等の適用を免除できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 5,000DWT以上のSHTによる重質油輸送は、2005年4月5日以降禁止。但し、ダブルボトム/サイドは船齢25歳に達する日または2015年の引渡し日に相当する日のいずれか早いまで運航を認める。</li> <li>② 600-5,000DWTは、2008年の引渡し日に相当する日以降禁止。但し、ダブルボトム/サイドは船齢25歳に達する日まで運航を認める。新造船は2005年4月5日以降ダブルハルとする。</li> <li>③ 上記①、②について、平水区域では適用を免除する。</li> </ul>

注1) 5,000DWT以上のSHT(ダブルボトム/サイドを含む)は、重質油輸送に従事するものであっても13G規則が適用される。拠って13G規則で定めるフェーズアウトの対象となるほか、船齢15歳以上でCASに適合しなければならない。

## 船社/荷主業界が定航海運を巡る諸問題に関し前向きに対話

### —コンテナ・ SHIPPING・フォーラムの様—

定航海運を巡る最近の国際情勢や今後の需給動向につき、日本発着の定航船社・関係荷主が対話を行うコンテナ・SHIPPING・フォーラム（主催：日本海事新聞社）が、当協会と日本荷主協会の協力の下、2004年11月30日に東京で開催された。冒頭、櫻井俊樹国土交通省海事局外航課長が船社間協定への独禁法適用除外制度を巡る国際的な動きに関する基調講演を行った後、船社側・荷主側夫々の代表による講演と意見交換が行われた。

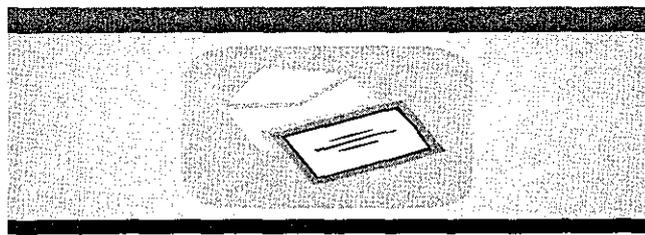
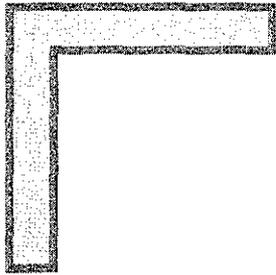
船社側講演者は畠山研治ケイラインジャパン物流企画室長、村田良治日本郵船経営委員（日／欧州同盟（JEFC）議長）、喜多沢昇商船三井定航部長、荷主側講演者は馬場修一及び日事業統括部物流管理担当部長（日本荷主協会アジア部会長）であった。

講演とその後のパネルディスカッションなどを通じ、船社側は用船料や燃料油高騰、港湾混雑などにより各種運航コストが増大している定航海運の現況を説明し、東西基幹航路における2005年のコスト・リカバリープランに対する荷主側の理解を求めた。一方荷主側は、日本では同盟・協定と荷主が信頼関係を保っていると指摘し、船社間協定に対する一定の理解を示す一方、今後更なる運賃引き上げを行うのであれば、船社側がその理由の透明性確保に努めるよう要請した。

（国際企画室）



▲コンテナ・SHIPPING・フォーラムの様



## 九州便り

# 航路を維持する

響灘方面から東に向かって関門海峡を通過した船が周防灘に抜ける時に通るのが、関門航路南東水道です。

関門航路では、水深12メートルが確保され、全面13メートル化が進められている段階にあり、航行する船の喫水（最大許容喫水）は、水先関係者の取り決めにより11.40メートル以下とされています。

しかし南東水道地区においては、航路埋没のため、これまで海図に示されている最も浅い個所的水深（最浅値）は10.3メートルとなっていましたので、平成14年以来この地区を東に航行する船の喫水は10.0メートル以下に制限されていました。この喫水制限による影響は大きなものとなっており、その早期改善が望まれていましたが、このたび（平成16年9月）、この個所も最大許容喫水が他の地区と同じ11.40メートルとされることになりました。これは、浚渫後の測定の結果、10.3メートルの個所は見受けられなくなり、海図の補正が行われることになったためです。

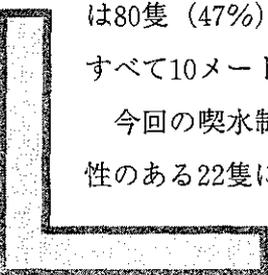
因みに、「2004日本船舶明細書」に示される1万G/T以上の日本籍船171隻について満載喫水の分布を見てみると、表に示すとおり、11.4メートル以上は69隻（40%）、10メートル以上11.4メートル未満は22隻（13%）となっており、10メートル未満は80隻（47%）でした。なお、内航許可船17隻はすべて10メートル未満でした。

今回の喫水制限緩和によって恩恵を受ける可能性のある22隻について船種を見ると、LNG\*船と

LPG\*\*船とで19隻を占めることが注目されます。この数字はあくまでも日本籍船のみが対象ですが、日本商船隊全体を類推してみるのも面白いのではないのでしょうか。また、わざわざ喫水を浅くしたり遠回りしないで航行できるようになった船も、かなりの数になるのではないのでしょうか。

関門航路南東水道においては、常に海底の浮泥（シルト）が航路に流入・堆積（シルテーション）しており、毎年厚さ7cm、60万m<sup>3</sup>が堆積すると言われています。この量をダンプで運ぶには、毎日250台が必要になります。また、早鞆瀬戸付近では潮流が速いため、海底の砂が波打ってきて、あたかも砂漠の砂丘のように成長して数メートルにもおよぶサンドウェーブが発生します。サンドウェーブが発生すると、その成長に伴い航行船の喫水制限が必要になってくるため、3～5年毎に浚渫してこれを除去しなくてはなりません。因みに、最近の喫水制限としては、平成14年6月から16年4月までの約2年間、東航船の許容喫水が11.4メートルから10.5メートルまでに制限されました。

これらの理由から関門航路は継続して浚渫が必要な航路であり、船舶の交通を確保するため開発および保全に関する工事が必要な航路として、港湾法による「開発保全航路」に指定されています。そしてその開発および保全は国土交通大臣が行ない、その費用は国が負担することと規定されており、関門航路事務所により航路の整備・管理が行われています。なお、開発保全航路としては、東京湾口、伊勢湾口、備讃瀬戸などに全国で16航路



が指定されています。

これら浚渫工事により発生した浚渫土のうち、砂・レキ（小石）などの良質土は、埋立、人工海浜の造成、海底汚泥の覆砂などに用いられています。また粘土やシルトなどの軟弱土は土砂処分場に運ばれます。平成17年度に苅田沖に開港する新北九州空港用地は、このようにして造成されたものです。

しかし、将来的に土砂処分場用水面もだんだん不足してくることから、その対策として、分級という新しい取組みが始まっています。分級とは浚渫土から良質な砂分のみを取り出す方法で、浚渫土と水を混合させて泥水を作り、ソイルセパレータと呼ぶ筒状の装置に圧送することにより、遠心力と比重差のために砂分とシルト・粘土分とに分離されるものです。この工法は平成14～15年度に実用化されており、中央水道の浚渫土56万 m<sup>3</sup>から

35万 m<sup>3</sup>の砂が分離され、新北九州空港の工事にリサイクル使用されています。従って処分場に運ばれる量は1/3強で済んだことになります。

以上のように、今回の喫水制限の解除による効果を考えているうちに、毎日700隻余が航行する関門航路の重要性と、航路整備・維持管理の必要性がいかに大きいか改めて気付かされた次第です。

（九州地区事務局長 鈴木成男）

\* Liquefied Petroleum Gas (LPG：液化石油ガス)。プロパンやブタンといった石油ガスを液化させたもの。輸送の際は、常圧で冷却あるいは常温で加圧（加圧低温もある）して液化したままLPG船で運ばれる。

\*\* Liquefied Natural Gas (LNG：液化天然ガス)。メタンを主成分とする天然ガスを海上輸送のため液化させたもの。マイナス162℃の超低温で液化し、体積が600分の1になる天然ガスの性質を利用し、大量輸送を実現した。輸送の際は、超低温維持の特殊なタンクを持ったLNG船で運ばれる。

船種別・満載喫水別隻数  
(1万G/T以上の日本籍船)

船種	隻数 (計)	満載喫水(外航)			満載喫水 (内航)
		11.4m以上	10.0m以上 11.4m未満	10.0m未満	10.0m未満
油	21	20	1		
鉱石	5	5			
鉱石・石炭	5	5			
鉱石・ばら積	4	4			
石炭	11	11			
ばら積	3	2	1		
自動車・RO/RO	20			12	8
石灰石	6		1		5
セメント	4				4
L N G	23	8	14	1	
L P G	5		5		
コンテナ	12	12			
客船	5			5	
フェリー	44			44	
特殊船	3	2		1	
隻数(計)	171	69	22	63	17
%	100	40	13	37	10

- 2004日本船舶明細書による。
- 外航とは内航許可船以外をいう。
- 内航はすべて10m未満である。



1 日 ASF シッピング・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) 第16回中間会合が台北にて開催された。(本誌2004年11月号参照)

2 日 日本海等における大規模油流出事故への緊急対応に関する日・中・韓・ロシア間の協力の枠組をとりまとめた「NOWPAP (北西太平洋行動計画) 地域油流出緊急時計画」のMOU 署名記念式典が韓国・釜山にて行われ、本格的に実施されることとなった。

2 3 日 パリ MOU・東京 MOU 合同閣僚級会議の第2回会合がカナダのバンクーバーにて開催され、PSC に関する地域間の連携をさらに強化することなどによりサブスタンダード船の排除に向けて決意を表明した。

4 5 日 OECD 海運委員会 (MTC) およびワークショップがパリにて開催された。

5 日 国際船級協会連合 (IACS) は、バルカーとタンカーを対象とした統一構造規則 (Common Structural Rules = CSR) の発効を2006年1月1日に延期することを発表した。

9 日 日本と東南アジア諸国連合 (ASEAN) 10カ国の船員政策当局による専門家会合が東京にて

10 日 開催された。船員教育、国際海事機関 (IMO) ・国際労働機関 (ILO) 等における船員関係国際条約をめぐる動き、その他船員政策に関わ

る事項について、意見交換・情報交換が行われた。

(関連記事 P. 31 囲み記事参照)

16 日 交通分野における環境問題に関する国土交通省と米国環境保護庁との政策対話第1回会合が、米国・ワシントン DC で開催された。海運関係では、船舶からの排出ガスに関する取組みやバラスト水を通じた生物種の侵入防止に関する課題について意見交換等がなされた。

17 日 当協会とデンマーク船主協会による海運セミナーが東京にて開催された。

(P. 7 シッピングフラッシュ参照)

26 日 ASF 航行安全および環境委員会 (SNEC) 第11回中間会合がシンガポールにて開催された。

(P. 13 海運ニュース参照)

29 日 厚生労働省は、「船員保険制度のあり方に関する検討会 (座長・岩村正彦 東京大学大学院教授)」の第2回会合を開催し、各部門ごとの収支見込や、一般制度に統合した場合に想定される論点などについて意見交換した。

29 日 ASF 船員委員会第10回中間会合がインドネシアのジャカルタにて開催された。

12 日 (P. 16 海運ニュース参照)

1 日

30 日 コンテナ・シッピング・フォーラム (主催: 日本海事新聞社、協力: 当協会・日本荷主協会) が東京にて開催された。

(P. 27 囲み記事参照)

## 日・ASEAN 船員政策専門家レセプションの開催

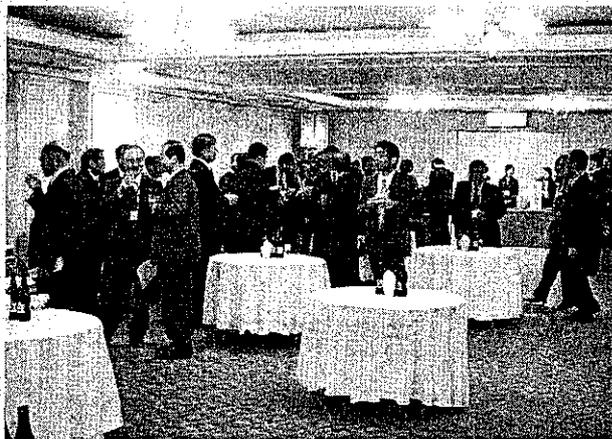
国土交通省は、11月9日、10日にASEAN（東南アジア諸国連合）加盟国の船員政策担当者を招聘し、日・ASEAN 船員政策専門家会合を開催した。

この会合は船員行政分野における日本政府とASEAN 諸国政府間の連携の強化を目指して開催されたもので、ASEAN 加盟10ヶ国（ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム）が参加した。

会合後に開催されたレセプションには、国土交通省、ASEAN 加盟国の船員政策担当者をはじめ、協賛した国際船員労務協会および当協会の他、船員教育機関等の関係者約100名が出席した。

レセプションでは、当協会を代表して鈴木副会長（商船三井会長）がスピーチを行い、ASEAN 加盟国の船員の活躍に対して感謝の意を表するとともに、今後のアジア海運業界全体の発展を促進するためには、船員に関する各国の政策についての相互理解と問題認識の共有化が重要であるとのメッセージを伝えた。

（船員対策室）



▲レセプションの様子



▲スピーチを行なう鈴木副会長



# 船協だより

## 11月の定例理事会の様相

(11月24日 日本船主協会役員会議室にて開催)

### 総務委員会

1. 船協組織に関する検討会

### 政策委員会

1. 外航海運政策推進検討会議について
2. 平成17年度税制改正要望について
3. 規制改革要望（平成16年6月集中受付月間の結果および同11月への対応）について
4. 諸外国における外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度の見直しについて
5. ASF シッピング・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) 第16回中間会合の様相について
6. 日本/デンマーク海運セミナーについて

### 労政委員会

1. 第3回政策フォーラムについて
2. 船員保険制度について
3. ILO 予備技術海事会議について

### 構造改革委員会

1. 港湾関連業務構造改革小委員会
2. 内航活性化小委員会
3. 船籍問題小委員会

### 港湾物流委員会

1. 輸出入および港湾諸手続の簡素化に関する動きについて

### 工務委員会

1. MARPOL 条約改正の国内法制化問題について
2. 国際船級協会 (IACS) の共通構造規則 (CSR) について

### 安全環境委員会

1. IMO 第52回海洋環境保護委員会 (MEPC52) の様相について
2. バーゼル条約第7回締約国会議 (COP7) の様相について
3. 東京都「船舶等による大気汚染対策検討委員会」第2回会議の様相について

### 法務保険委員会

1. 国際油濁補償基金第9回総会等の様相
2. IMO 第89回法律委員会の様相

### 近海内航部会

1. 内航活性化小委員会の検討状況について
2. 船舶職業安定法・船員法の一部改正について
3. 平成17年度税制改正要望について
4. 冊子 内航海運組合総連合会「内航船の消える日が来る」について



## 公布法令 (11月)

- ③ 油濁損害賠償保障法施行規則の一部を改正する省令 (国土交通省令第94号、平成16年11月8日公布、平成17年3月1日施行、一部平成16年12月1日および平成17年4月1日施行)
- ③ 満載喫水線規則等の一部を改正する省令 (国土交通省令第95号、平成16年11月24日公布、平成17年1月1日施行)
- ③ 海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備に関する政令 (政令第368号、平成16年11月25日公布、平成17年4月1日施行)
- ③ 船員職業安定法施行令 (政令第369号、平成16年11月25日公布、平成17年4月1日施行)

## 陳情書・要望書等 (11月)

提出日：11月16日

宛 先：規制改革・民間開放推進会議

件 名：規制改革要望

要 旨：7項目からなる海運関係の規制改革要望

提出日：11月22日

宛 先：国土交通大臣 北側 一雄 殿

件 名：モーダルシフト推進に関する要望

要 旨：内航海運活性化に向けた当協会として取り組むべき方向性の一つである「モーダルシフト推進」について具体的推進を図るため、運航コストの多くを占める燃料油に係る石炭石油税の実質的非課税化をはじめとした税制措置、車検制度・車庫規制に係る特例措置等の実現などの規制緩和等、所要の環境整備を求めていくこととし、当協会、日本長距離フェリー協会、日本内航海運組合総連合会と連名で、モーダルシフト推進のための要望を行った。

提出日：11月25日

宛 先：海事振興連盟会長 関谷 勝嗣 殿

件 名：モーダルシフト推進に関する要望

要 旨： 同 上

提出日：11月26日

宛 先：総務省総合通信基盤局電波部電波政策課

件 名：電波利用料の料額算定に関する具体化方針 (案) について

要 旨：① 電波利用料の見直しによる増収分は「電波資源拡大のための研究開発」「携帯電話等の不感対策」に充てられることとなっているが、これら事業は国の電波政策に係るものであり、その費用を利用者に負担させるのは不相当と考える。

② 具体化方針 (案) においては、6 GHz 以下の帯域が逼迫帯域とされている。船舶関係では、3 GHz 帯 (Sバンド) を利用したものとして船用レーダーがあるが、わが国船社は航行安全上の観点から、このSバンドとXバンド (9.4GHz 帯) の双方を採用し、これらレーダーの特性を勘案して、状況に応じて使い分けている。電波利用料の算定に当たっては、船舶が安全に航行する上でこれらレーダーの重要性・特殊性を十分勘案した上で決定されるべきと考える。

## 国際会議の予定 (1月)

会議名：IMO 第36回訓練当直基準小委員会 (STW)

日 程：1月10日～14日

場 所：ロンドン

## 第3回 JSA-KSA Cup サッカー大会開催される

海運リーグ選抜の日本船社チームと韓国船社チームによる親善サッカー大会が、12月4日(土)に日本郵船飛田給グラウンドにて開催されました。今回は、2001年の東京、2002年の仁川(韓国)に続く第3回目の大会となります。

当日は、グラウンド・テント設営、お弁当の手配からビデオ撮影まで、日本船社チームが手分けをして行うなど手作り感のある大会で、日本船社チーム(25名)、韓国船社チーム(24名)の選手の他、応援団なども加えて多くの参加者で賑わいました。

開会式、選手紹介に引き続いて二試合が行われ、結果は仲良く1勝1敗でした。

- ・第一試合(トップチーム)：日本8-2韓国
- ・第二試合(リザーブチーム)：日本1-2韓国

試合後、韓国チームの宿泊地である新宿で懇親パーティーを行い、JSA\*-KSA\*CUPの授与を行いました。本年よりJSA-KSA CUPを勝利チームが保管する方式とし、第一試合の勝者である日本チームが来年CUPを持ってソウルへ行くことを誓い、パーティーを終えました。その後の2次会でも盛り上がり、メンバー同士の親睦がさらに深まりました。今後とも両国海運業界の若手が交流する場として成長していくことを期待しています。

お忙しい所ご援助いただきました日本船主協会ならびに関係者の方々にこの場を借りましてお礼申し上げます。ありがとうございました。

第3回 日韓船社代表親善サッカー大会代表幹事  
川崎汽船株式会社 成田 実生

- \*JSA：日本船主協会
- \*KSA：韓国船主協会



▲試合前の日本/韓国船社チームの選手

# 海運統計

## 1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1985	41,956	31,085	10,870	4.0	▲ 3.8
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	12.3
2000	51,654	40,938	10,715	8.6	16.1
2001	48,979	42,415	6,563	▲ 5.2	3.6
2002	52,109	42,228	9,881	6.4	▲ 0.4
2003	54,562	44,322	10,240	4.7	5.0
2003年11月	4,548	3,558	990	▲ 2.0	▲ 5.1
12	4,958	3,835	1,123	8.5	1.6
2004年1月	4,274	3,774	500	11.3	0.8
2	4,768	3,367	1,402	10.3	▲ 0.9
3	5,442	4,319	1,123	13.2	12.3
4	5,107	4,030	1,076	10.8	6.6
5	4,724	3,793	931	9.8	5.0
6	5,289	4,146	1,143	19.4	15.5
7	5,308	4,174	1,134	14.3	8.3
8	4,783	4,210	573	10.5	18.5
9	5,463	4,231	1,232	12.4	12.5
10	5,472	4,317	1,156	11.7	12.7

## 2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
1999	113.91	111.28	116.40
2000	107.77	102.50	114.90
2001	121.53	113.85	131.69
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
2003年11月	109.20	108.03	110.20
12	107.90	107.03	109.75
2004年1月	106.48	105.97	107.55
2	106.46	105.34	109.00
3	108.62	104.30	112.12
4	107.25	104.03	110.20
5	112.35	108.82	114.40
6	109.47	107.35	111.07
7	109.36	107.90	112.08
8	110.36	109.15	111.70
9	109.96	109.22	111.20
10	108.92	106.13	111.10
11	104.93	102.40	106.98

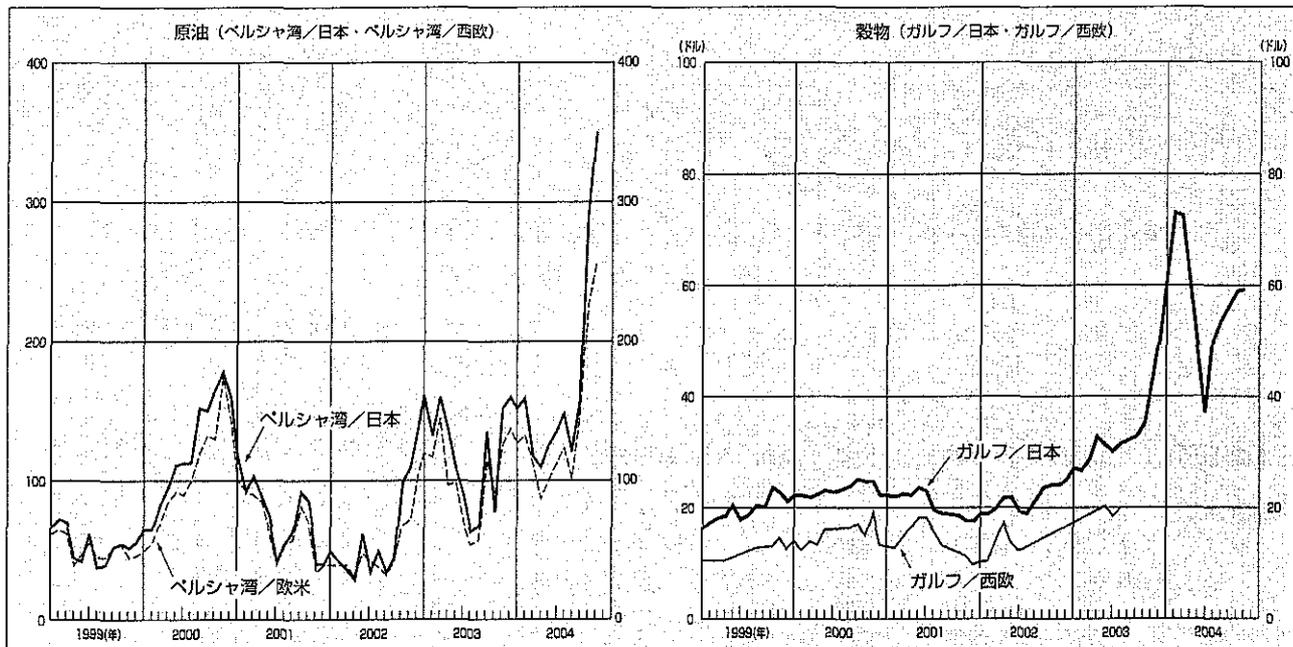
(注) 財務省貿易統計による。

## 3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航海用船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル航海	(品目別内訳)							Trip	Period
				石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他		
1998	186,197	1,712	184,621	69,301	41,938	3,800	64,994	836	2,499	1,280	136,972	24,700
1999	141,321	1,304	150,481	56,184	30,686	3,274	57,309	235	1,709	1,082	149,734	39,581
2000	146,643	2,182	144,461	46,549	26,147	4,576	67,431	198	182	1,551	170,032	45,021
2001	154,005	3,063	150,942	52,324	16,789	7,288	72,177	472	978	914	150,154	38,455
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	438	172	208,690	81,721
2004 3	9,545	300	9,245	4,728	499	35	3,764	128	28	63	21,238	3,946
4	9,897	549	9,348	4,098	441	0	4,634	0	157	0	23,414	2,971
5	7,812	150	7,662	4,209	296	42	3,080	0	35	0	16,788	1,487
6	7,934	600	7,334	2,214	971	282	3,764	99	6	0	22,307	4,312
7	6,826	0	6,826	2,760	1,064	0	2,840	69	93	0	25,945	8,837
8	6,038	505	5,533	1,441	262	112	3,607	80	31	0	19,612	4,645
9	7,934	160	7,834	2,065	373	49	5,118	65	164	0	25,942	6,411
10	4,721	0	4,721	1,935	546	24	2,090	68	58	0	22,743	6,659
11	4,809	0	4,809	1,510	267	31	2,997	0	4	0	19,318	7,998

(注) ①マリティム・リサーチ社資料による。②品目別はシングルものの合計。③年別は暦年。



#### 4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

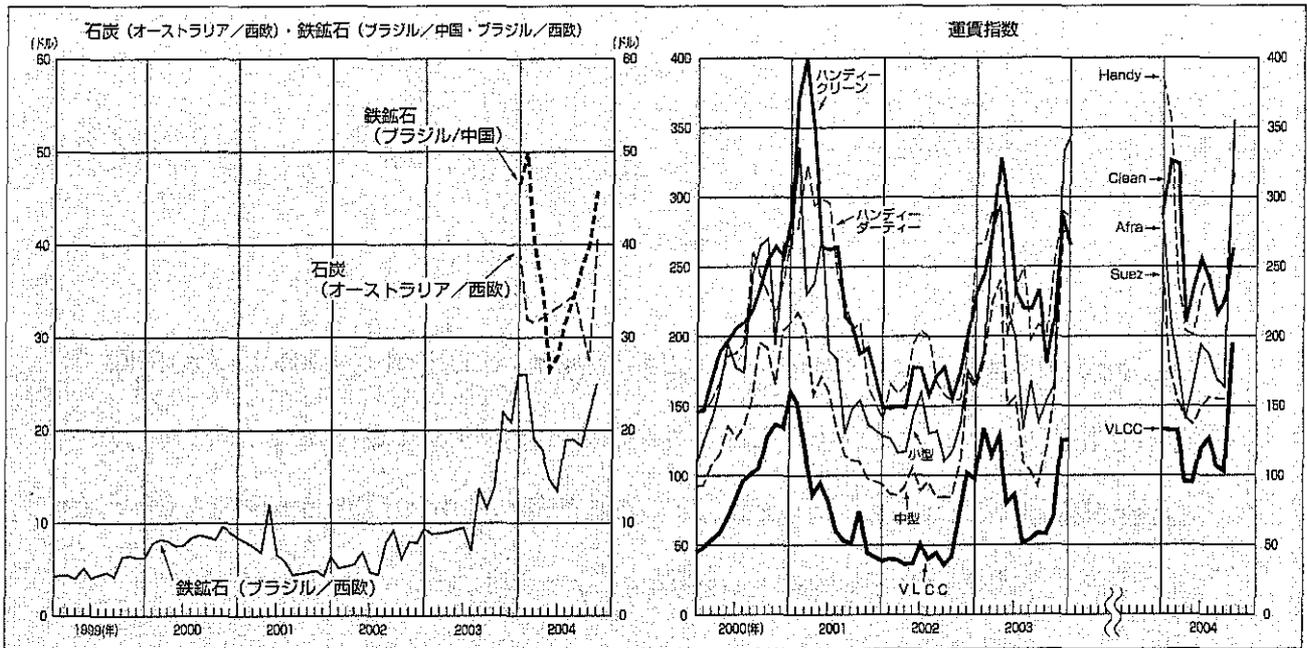
月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	2002		2003		2004		2002		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	50.00	34.75	161.00	102.50	152.50	87.00	40.00	35.00	120.00	75.00	127.50	82.50
2	42.50	37.50	132.50	67.50	159.00	102.50	40.00	36.25	117.50	65.00	132.50	87.50
3	37.00	32.00	160.00	105.00	117.50	70.75	40.00	30.00	145.00	85.00	112.50	60.00
4	29.50	28.00	137.50	52.50	110.00	77.50	31.00	27.50	97.00	45.00	87.50	67.50
5	62.00	39.50	109.50	42.00	125.00	71.25	48.75	33.00	99.00	50.00	100.00	69.50
6	35.00	29.50	90.00	56.00	135.00	114.00	42.50	31.00	70.00	52.50	112.50	87.50
7	50.00	32.50	63.75	45.00	148.00	120.00	38.75	29.50	54.00	42.50	123.00	95.00
8		35.00	68.00	41.00	121.00	97.50	32.50	28.00	57.50	40.00	102.50	87.50
9	45.00	34.00	135.00	70.00	157.50	83.50	42.50	28.00	115.00	50.00	145.00	75.00
10	99.75	40.50	78.00	42.50	290.00	156.00	68.50	42.50	90.00	47.50	225.00	117.50
11	110.00	62.50	152.50	102.50	350.00	265.00	72.50	47.50	126.50	75.00	255.00	167.50
12	137.50	99.0	160.00	133.75			105.00	80.00	137.50	95.00		

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

#### 5. 穀物 (ガルフ/日本・ガルフ/西欧) (単位：ドル/トン)

月次	ガルフ/日本				ガルフ/西欧			
	2003		2004		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	27.90	27.25	—	—	—	—	—	—
2		27.40	73.00	—	—	—	—	—
3		29.75	72.50	—	—	—	—	—
4		34.00	—	—	—	—	—	—
5	32.50	32.00	—	—	20.25	18.50	—	—
6	31.25	29.40	37.00	—	18.20	—	—	—
7		32.75	50.00	46.50	20.00	—	—	—
8		—	53.75	—	20.00	—	—	—
9	34.25	33.75	—	—	20.00	—	—	—
10		37.00	59.00	—	—	—	—	—
11		—	62.50	—	—	—	—	—
12		54.50	—	—	—	—	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②いずれも5万 D/W 以上8万 D/W 未満の船舶によるもの。③グラフの値はいずれも最高値。



6. 石炭 (オーストラリア/西欧)・鉄鉱石 (ブラジル/中国・ブラジル/西欧) (単位: ドル/トン)

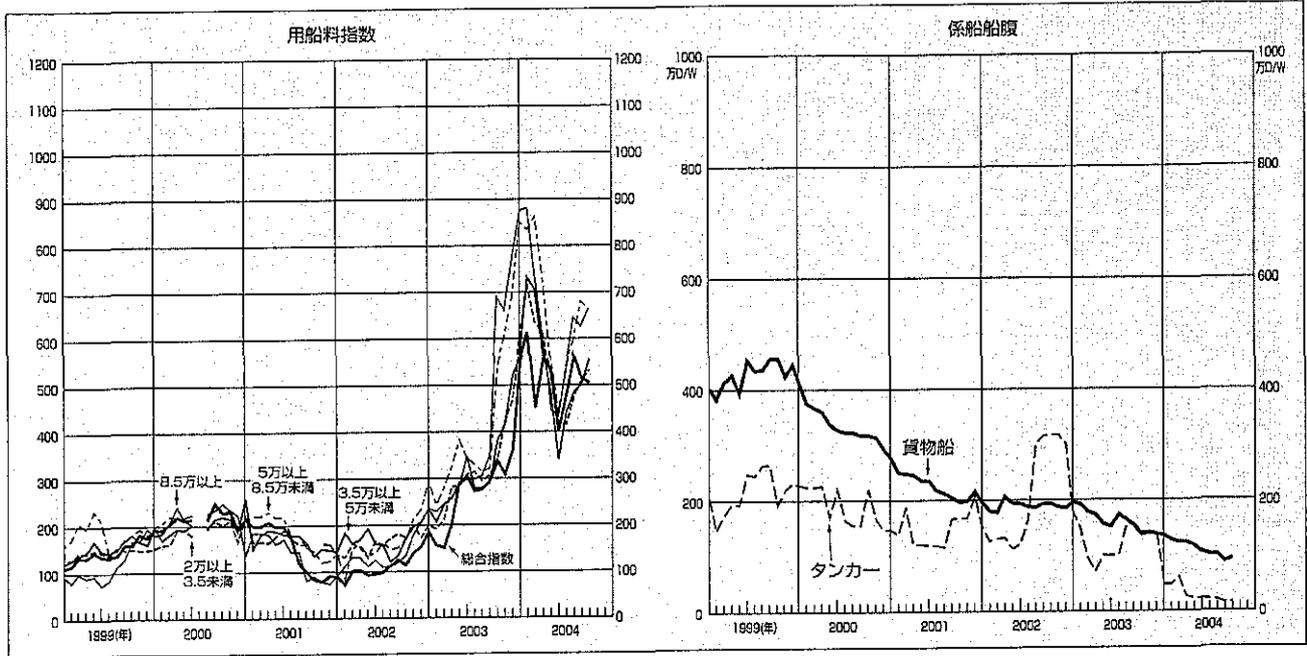
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2003		2004		2003		2004		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	14.20	12.20	39.70	35.00	14.30	12.50	46.50	34.00	9.40	7.80	26.00	22.00
2	15.25	11.45	32.00	—	15.00	13.15	50.00	35.00	8.80	6.25	26.00	20.75
3	15.25	13.70	31.65	—	15.80	14.20	40.00	35.50	9.00	7.70	19.00	17.25
4	—	—	—	—	16.00	14.80	35.00	32.50	8.95	6.75	18.00	15.25
5	16.35	—	18.30	—	18.00	16.50	26.50	25.00	10.35	9.25	14.75	11.30
6	—	—	—	—	18.00	16.25	28.00	22.90	9.50	8.40	13.50	8.25
7	—	—	—	—	17.50	15.40	32.00	—	8.50	7.05	18.90	16.90
8	17.15	16.30	—	—	20.35	17.50	34.50	10.20	—	—	19.00	14.90
9	—	—	—	—	21.50	16.50	37.55	30.00	11.60	11.50	18.25	14.50
10	—	—	27.50	—	30.00	—	40.00	33.25	18.75	13.90	—	—
11	32.00	—	41.00	—	35.50	29.50	45.80	40.00	22.00	17.00	25.00	—
12	—	—	—	—	33.50	30.00	—	—	21.00	—	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれもケーブサイズ (14万 D/W 以上) の船舶によるもの。  
③グラフの値はいずれも最高値。

7. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	2002					2003					2004				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	39.9	86.9	126.1	165.3	148.1	98.6	161.9	165.6	266.3	231.3	133	250	289	386	287
2	—	—	—	—	—	133.3	180.9	186.8	267.1	245.6	132	178	215	355	326
3	39.4	85.6	115.8	158.8	149.9	114.0	224.9	275.6	290.0	273.4	132	153	182	238	323
4	36.0	91.3	116.6	164.2	148.5	128.6	240.2	294.0	290.0	328.2	96	141	140	204	210
5	36.4	105.4	143.9	194.2	178.8	79.8	150.4	217.7	200.0	294.3	95	137	164	201	235
6	49.9	89.9	159.1	204.0	177.1	85.4	156.2	200.9	235.0	231.1	119	149	193	233	256
7	40.1	96.8	130.2	200.8	158.0	50.6	110.5	132.9	250.0	221.0	127	156	187	243	240
8	44.6	83.3	131.5	166.8	171.3	52.8	103.2	167.7	197.5	221.1	107	155	169	219	217
9	35.6	83.9	109.6	158.3	178.0	58.4	92.1	138.2	208.9	233.1	103	154	163	229	226
10	41.0	83.3	118.1	153.3	154.9	57.9	120.4	153.3	202.0	180.0	195	285	355	320	263
11	73.3	107.9	137.5	154.4	173.5	70.4	158.4	164.0	258.3	213.8	—	—	—	—	—
12	102.7	172.2	175.8	192.5	207.7	125.5	278.9	332.5	290.0	288.6	—	—	—	—	—
平均	48.2	97.8	132.5	173.2	166.2	87.9	184.8	202.4	246.3	246.8	—	—	—	—	—

(注) ①2003年までは「Lloyd's Ship Manager」、2004年からは「Lloyd's Shipping Economist」による。②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり(～2003) ④VLCC:15万トン以上 ⑤中型:7万～15万トン ⑥小型:3万～7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダーティ:3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン:全船型。(2004～) ⑨VLCC:20万トン以上 ⑩Suez:12～20万トン ⑪Afra:7～12万トン ⑫Handy:2.5～7万トン ⑬Clean:全船型



### 8. 貨物船定期用船料指数

月次	2003						2004					
	1.2万以上 2万未満	2万以上 3.5万未満	3.5万以上 5万未満	5万以上 8.5万未満	8.5万以上	総合指数	1.2万以上 2万未満	2万以上 3.5万未満	3.5万以上 5万未満	5万以上 8.5万未満	8.5万以上	総合指数
1	723	199	234	295	235	185	341	601	563	851	875	553
2	192	192	207	243	229	156	349	716	732	835	881	613
3	-	212	244	281	245	151	-	636	706	861	735	451
4	349	282	257	325	259	203	448	615	571	730	604	558
5	267	283	285	382	290	290	585	515	483	555	446	533
6	267	309	347	343	297	304	-	419	341	439	432	401
7	221	314	278	330	298	273	-	415	440	548	538	478
8	-	295	280	315	306	276	626	476	484	596	645	562
9	266	307	289	321	350	294	443	510	501	681	626	514
10	-	342	381	543	690	337	336	532	556	663	664	503
11	-	422	417	605	662	309	-	-	-	-	-	-
12	-	469	521	688	772	360	-	-	-	-	-	-

出所：「Lloyd's Shipping Economist」

- (注) ①船型区分は重量トンによる。  
②用船料指数は1985年=100。

### 9. 係船船腹量の推移

月次	2002						2003						2004					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	242	1,754	1,966	40	792	1,528	241	1,859	1,958	43	905	1,838	205	1,317	1,350	53	287	489
2	232	1,714	1,899	40	666	1,259	236	1,865	1,911	44	741	1,488	206	1,236	1,279	51	286	490
3	229	1,728	1,887	40	688	1,305	237	1,770	1,791	45	485	940	188	1,156	1,234	56	300	509
4	238	1,896	2,061	42	692	1,310	232	1,687	1,720	44	361	706	181	1,101	1,232	55	163	256
5	230	1,763	1,946	41	635	1,199	224	1,525	1,555	46	525	1,016	175	1,041	1,178	54	145	224
6	221	1,742	1,936	42	637	1,202	215	1,441	1,513	48	527	1,019	168	935	1,057	55	142	218
7	222	1,678	1,874	43	832	1,657	226	1,556	1,719	48	524	1,014	166	902	1,006	52	131	204
8	223	1,667	1,861	47	1,475	3,004	215	1,477	1,633	50	786	1,569	159	900	1,008	50	130	199
9	229	1,727	1,927	47	1,550	3,155	213	1,407	1,534	50	784	1,567	146	802	881	47	90	146
10	228	1,682	1,937	48	1,562	3,173	203	1,273	1,383	53	709	1,414	155	882	934	43	103	148
11	225	1,658	1,878	50	1,556	3,162	209	1,320	1,406	52	706	1,407	-	-	-	-	-	-
12	220	1,633	1,841	47	1,480	3,000	207	1,308	1,386	51	705	1,407	-	-	-	-	-	-

(注) インフォーマ発行のロイズ・インアクティブベッセルスによる。

## 編集雑感

「今、自分に出来ること」

数年前子供のPTA活動の年度目標としてこんな表題を掲げたことがあります。誰かがやってくれると思わないで、学校に足を運んで子供の日常の現場を自分の目で見、先生方と気楽に話をして欲しいとの思いからでした。(特に父親は)子供が学校のことを話していてもそれがどのような場所、どんな先生が関わりあっているのか判らないことが多いのではないのでしょうか(判ろうとしない面もあります)。子供達の意見は学校側には伝わりにくいものです。また、学校としても予算や慣行の制限があって思うように施策が実現出来ないことも事実です。

今年当社として初めて「安全・環境報告書」を発行しました。その中で記事を集めることに苦勞したのが“社会貢献”でした。会社よりもはるかに名前が通ったホールを持ちながらそれを社会貢献として有効活用しているとは思えません。中にはマンションの管理人組合、町内会やPTAの役員をしたり、少年野球チームの監督や地域のサッカーチームのコーチをしている社員もいますが、会社として特徴のあるような試みは行っていません。海外では強制的に行わなければならないような制度がある国もあると聞いています。

個人的にはここ数年障害児学級や病院などで演

奏をする機会が増えました。演奏会に出かけられない人達のためにこちらから訪問して演奏するボランティアの団体に登録しておくメールでいくつかの催しを案内され、自分の都合がつくときに参加すればよい仕組みです。今年の9月11日には都内の病院のロビーでベッドのままや車椅子の方々に囲まれドボルザークの「新世界から」の一部を演奏しました。聴いて戴いた人たちに9月11日と新世界の関係を理解していただけたかちょっと疑問ではありましたが、演奏が終わって看護師に付き添われて病室に戻る際に言われた「ありがとうございました」の一言に自分自身も「ありがとうございました」の気持ちになりました。さまざまな施設での演奏会ではスピーカーからではない生の音を体全体で受け止めてくれる人達に伝えられたらと思っています。

今年も発生してしまった地震や台風により不自由な生活を送っておられる方々が大勢います。日本中から多くの若者が「今、自分に出来ること」をするために、被災地で活躍しています。私自身が出かけていっても迷惑になりそうなので募金に協力しました。

飯野海運株式会社 ステークホルダー  
リレーションズマネジメントグループ  
法務・保険チームリーダー 鈴木康昭

## 編集委員名簿

第一中央汽船	総務グループ次長	加藤 和男
飯野海運	ステークホルダーリレーションズ マネジメントグループ法務・保険チームリーダー	鈴木 康昭
川崎近海汽船	総務部副部長	廣岡 啓
川崎汽船	IR・広報グループ情報広報チーム長	高山 敦
日本郵船	調査グループ調整チーム長	山田 喜之
商船三井	広報室室長代理	大貫 英則
三光汽船	社長室経営企画課長	遠藤 秀己
三洋海運	総務部総務課長	荒井 正樹
新和海運	総務グループ次長 総務・法規保険チームリーダー	森 均
日本船主協会	常務理事総務部長兼広報室長	梅本 哲朗
	常務理事	植村 保雄
	海務部長	半田 收
	企画調整部長兼国際企画室長	園田 裕一
	関連業務部長	井上 晃
	船員対策室長	高橋幸一郎

## 編集後記

早いものでもう今年もあとわずか。さて今月号には毎年恒例の「1年を振り返って」「海運界10大ニュース」記事掲載です。2004年海運界は外航海運の好況をはじめとして様々な出来事がありましたが、今年をReviewする際の一助となれば幸いです。ぜひご覧になって下さいね。

自分自身をを振り返ってみると、本誌の毎月の編集作業にあたり、読者の方々に業界の動向や会議報告を少しでも分かり易くお伝えできていたかどうかという反省点は多々あります。来年は更に良いものをお届けできるよう精進して参りたいと思いますので、2005年もどうぞこの「せんきょう」を宜しくお願い致します。(N)

## せんきょう12月号 No. 533 (Vol. 45 No. 9)

発行●平成16年12月20日  
創刊●昭和35年8月10日  
発行所●社団法人 日本船主協会  
〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)  
TEL. (03)3264-7181(総務部広報室)

編集・発行人●梅本哲朗  
製作●株式会社タイヨーグラフィック  
定価●407円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

# 日本の経済を支える海運には、 諸外国並みの税制が必要です。



原油タンカー

四方を海に囲まれ、資源小国・貿易立国であるわが国にとって海運は国の存立にかかわる重要産業ですが、わが国海運業は、諸外国との競争において税制の上で大きなハンディキャップを負っています。

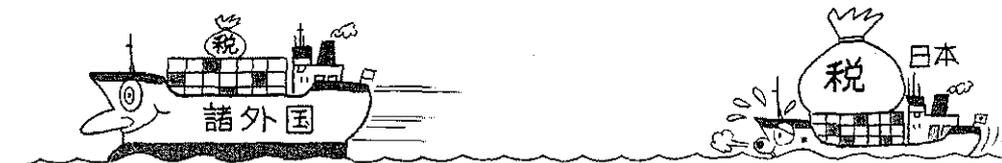
欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制を相次いで導入し、企業がこれを選択的に採用できるようにすることにより、海運業所得に対し大幅な減税を行い、自国海運の維持・発展を図っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度ときわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に軽減し、自国海運を強化しています。

産業と国民生活の基礎を支えるわが国海運を維持していくため、税制上の競争条件を諸外国と同一にしていきたい、というのが私たちの切なる願いです。

海運税制の充実・改善は、小泉内閣の構造改革が目指すわが国産業・経済の競争力の強化に資するものと、私たちは考えます。

## トン数標準税制の導入国

導入済み	オランダ、ノルウェー、ドイツ、イギリス、スペイン、ギリシャ、デンマーク、フランス、アイルランド、ベルギー、インド
導入決定済	米国、韓国



—— 船が支える日本の暮らし ——

社団法人 日本船主協会  
<http://www.jsanet.or.jp/>